914.95
G317m

Nur für den Dienstgebrauch!

Militärgeographische Beschreibung

von

Nordost-Griechenland

(Ebene von Saloniki bis Maritzatal)

Abgeschlossen am 20. Dezember 1940

Generalstab des Heeres
Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)
Berlin 1940

Abt. Mil. Geo.
W. Zbde. XII

UNIVERSITY OF
ILLINOIS LIBRARY
AT URBANA-CHAMPAIGN
STACKS

Nur für den Dienstgebrauch!

Militärgeographische Beschreibung

von

Nordost-Griechenland

(Ebene von Saloniki bis Maritzatal)

Abgeschlossen am 20. Dezember 1940

Generalstab des Heeres
Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)
Berlin 1940

914.95
G317m

Inhaltsverzeichnis

A. Textteil

Seite

Lage und Größe des beschriebenen Gebietes 5

1. Allgemeine Kennzeichnung des Raumes von Nordost-Griechenland 5

a) Geländegestaltung 5
b) Klima, sanitäre Verhältnisse 7
c) Bevölkerung, Wirtschaft 10
Gesamtbeurteilung der Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeiten in Nordost-Griechenland 15

2. Verkehrsverhältnisse 15

a) Zugangswege nach Nordost-Griechenland 16
1. Bahnen 16
2. Straßen aus Bulgarien nach Griechenland 16
3. Straßen aus Jugoslavien nach Griechenland 18
b) Die Verbindungswege innerhalb NO-Griechenlands 19
1. Bahnen mit Streckenbeschreibung 19
2. Straßen 20

3. Beschreibung der Einzellandschaften 23

1. Die Ebene von Saloniki 23
2. Das Hügelland von Kilkis 27
3. Die Langhada-Beschik-Niederung 27
4. Die Halbinsel Chalkidike 28
5. Kruscha- und Beschik-Gebirge 28
6. Die Doiran-Furche 29
7. Das Becken von Serres 29
8. Das Gebirgsland östlich von Serres 32
9. Das Becken von Drama 32
10. Das Becken von Kato Nevrokop (Zyrnovo) 33
11. Das Gebirgsland zwischen dem Becken von Drama und der Ebene von Xanthi (Boz Dagh und Karsi Dagh) 33
12. Ebene von Xanthi und Komotini mit dem Mesta-Delta . . 34
13. Das Gebirgsland nördlich von Xanthi und Komotini 35
14. Das Gebirgsland zwischen der Ebene von Komotini und der Maritza-Niederung 35

Seite

15. Die Küstenlandschaft von Alexandrupolis (Dede Agutsch) . 36
16. Das Maritza-Tal 36
17. Das Hügelland an der unteren Arda 36
18. Die Insel Thassos 37

4. Einzelbeschreibung der großen Städte 37

1. Saloniki 37
2. Serres 44
3. Drama 44
4. Kavalla 45
5. Xanthi 46
6. Komotini 46
7. Alexandrupolis 47

5. Militärisch wichtige Landestellen 49

1. Amphipolis 49
2. Elefthera 49
3. Porto Lagos 49
4. Keramoti 50
5. Katerini 50

6. Sprachliche Hinweise, Maße, Gewichte, Geldsorten . . 51—55

7. Vergleichende Tabelle der Orts- und Geländebezeichnungen auf den gebräuchlichen Kartenwerken . . . . . 58—60

B. Bildteil

Kartenanhang

Karte 1: Landschaftsgliederung von Nordost-Griechenland.
Karte 2: Die Durchgangsstraßen in Nordost-Griechenland und Thrakien.
Karte 3: Das Bahnnetz in Griechenland.
Karte 4: Das Straßennetz von Griechenland.

Dem Textheft sind gesondert beigegeben:

1. Übersichtskarte 1 : 1000000.
2. Straßenkarte von Südbulgarien, Nordost-Griechenland und der europäischen Türkei in 2 Blättern.
3. Stadtplan von Saloniki.

Lage und Größe des beschriebenen Gebietes

Das nachstehend beschriebene Gebiet umfaßt den südlich der griechischen N-Grenze gelegenen Raum von der westlichen Gebirgsbegrenzung der Ebene von Saloniki bis zur Maritza. Dieser Raum umfaßt Griechisch-Makedonien (mit Ausnahme des westlichen Makedonien) und Griechisch-Trakien. In westöstlicher Richtung erstreckt sich das Gebiet über rund 350 km Luftlinie, seine Breite schwankt zwischen 30 und 100 km (ohne die Vorgebirge der Halbinsel Chalkidike).

Die natürlichen Grenzen des beschriebenen Raumes bilden im N die Höhen des vielgestaltigen Rhodopegebirges und die Gebirgsmassive nördlich der Ebene von Saloniki, im W eine fast geschlossene Gebirgskette, die über das Verniongebirge bis zum Olymp zieht und im O die sumpfige Niederung der Maritza.

Politisch ist das Gebiet von jeher umstritten gewesen. Erst nach der großen Umsiedlung der in diesem Raum wohnenden Bulgaren und Türken im Jahr 1923 hat es einen überwiegend griechischen Charakter bekommen.

Mit der politischen Geschichte hängt es zusammen, daß die **Namengebung** in dem beschriebenen Gebiet sehr uneinheitlich ist. Die alten türkischen und bulgarischen Namen sind heute amtlich größtenteils durch griechische Namen ersetzt worden, doch finden sich auf den meisten Karten noch die alten Namen, die zum Teil auch noch im Volksmund gebraucht werden. Eine vergleichende Tabelle am Schluß dieses Heftes (Seite 58 ff) stellt die verschiedenen Orts- und Geländebezeichnungen auf den gebräuchlichsten Kartenwerken und Übersichtskarten zusammen nebeneinander.

1. Allgemeine Kennzeichnung des Raumes von Nordost-Griechenland

Der militärgeographischen Beschreibung der Einzellandschaften gehen allgemeine Angaben über die Natur des Landes sowie Einzelangaben über das Bahn- und Straßennetz voraus. Die Beschreibung der Einzellandschaften (Seite 23 bis 37) erfolgt von W nach O, beginnend mit der Ebene von Saloniki. Dann folgt die Einzelbeschreibung der größeren Städte (Seite 37 bis 47) sowie Angaben über die militärisch wichtigen Landestellen (Seite 49 bis 50).

a) Geländegestaltung

Nordost-Griechenland besteht aus einer Reihe von scharf begrenzten **Beckenlandschaften,** die entweder ringsum von hohen Gebirgen eingeschlossen werden (Becken von Drama, Becken von Serres, Becken von Langhada) oder einseitig zum Meer geöffnet sind (Ebene von Saloniki, Mesta-Delta, Küstenebene von Xanthi und Kommotini).

Die nicht oder bis vor kurzem nicht regulierten Flüsse, welche die Becken durchziehen, sowie die Wildbäche, die in steilen Tälern von den umliegenden Gebirgsflanken herabkommen, füllen den Beckenboden mit Schutt und Schlamm auf, in dem die Gewässer verwildern und stagnieren.

Der ebene **Beckenboden** ist daher weitgehend **versumpft,** ungesund und arm an alten Siedlungen. Erst die mit der Flüchtlingsansiedlung seit 1922 begonnene Trockenlegung und Flußregulierung hat größere Teile dieser Sumpfniederungen bewohnbar gemacht, aber weite Gebiete harren noch der kulturtechnischen Erschließung.

Die höher gelegenen **Beckenränder** bilden meist eine fieberfreie Hügelzone rings um die Niederung. In dieser Zone liegen, oft hart am Gebirgsrand, die größeren Siedlungen oder städtischen Zentren der Becken.

Infolge der starken Durchschneidung von Wildbächen und Wasserrissen bereitet diese aus lockeren Gesteinen und leicht zerstörbarem Boden aufgebaute **Randzone der Becken** dem Verkehr manche Schwierigkeiten, dennoch halten sich die Straßen vorwiegend an sie.

Wo die Beckenebenen unmittelbar an das Meer grenzen, ist die Küste versumpft und schwer zugänglich. Namentlich das Delta des Vardar und Mesta ebenso wie weiter östlich in Thrakien das Maritza-Delta sind schwer zu entwässernde, ungesunde Sumpfgebiete mit meilenweiten Schilf- und Binsenwildnissen.

Die trennenden **Gebirgsriegel** zwischen den Becken sind durchweg von bedeutender Höhe. 1000, ja 2000 m werden vielfach in unmittelbarer Nachbarschaft der wenig über Meereshöhe gelegenen Beckenböden erreicht. Die Gebirgsflanken sind daher sehr steil, mindestens so steil wie der Westabfall des Schwarzwaldes zur oberrheinischen Tiefebene oder des Riesengebirges gegen den Hirschberger Kessel. Entsprechend der vielfach die Höhen des Schwarzwaldes oder des Riesengebirges noch bedeutend übersteigenden Höhe der makedonischen Gebirge wirken die Gebirgsmauern zum Teil noch wuchtiger als die genannten deutschen Beispiele.

Dennoch besitzen die makedonischen Gebirge nicht oder nur ausnahmsweise alpine Formen. Scharfe Grate, Zacken, Felswände treten zurück gegenüber gerundeten, oft fast plumpen Formen. Auf der Höhe tragen die Gebirge Hochflächen ähnlich wie der Kamm des Riesengebirges oder der Harz. Es sind also mehr plumpe Gebirgsklötze als ausgeprägte Ketten.

Das Haupthindernis bilden die tief, oft mit fast senkrechten Wänden eingeschnittenen Schluchten der Wildbäche oder der großen Flußdurchbrüche. Die Täler sind daher in der Regel schwer gangbar. Die Wege, auf denen man die Gebirge überschreitet, gewinnen die Höhe vielfach abseits von den Tälern, sofern sie nicht hoch über der Talsohle am Hang entlang führen. Wo Bahn und Straße den Flußdurchbrüchen folgen, geschieht es in leicht zu sperrenden Engpässen, deren Benutzung im Weltkrieg von den operierenden Truppen möglichst vermieden wurde. Was die makedonischen Gebirge von unsern Mittelgebirgen am meisten unterscheidet, ist ihre **Waldarmut.** Gebirgsflanken und Hochflächen sind zum großen Teil unbewaldet oder weisen einen so weitständigen Baumbestand auf, daß man kaum von Wald reden kann. Nur im östlichen Rhodopegebirge bedeckt der Wald größere Gebiete.

Die nackten Bergflanken mit ihrer kümmerlichen Kraut-, Gras- und Gestrüppbewachsung lassen das **Gestein** stärker zur Geltung kommen, zumal da die Bodenkrume nur dünn und lückenhaft ist.

Ein Teil der makedonischen Gebirge besteht aus Kalk, der zwar nicht so stark „verkarstet" ist wie das Gebirgsland im Westen Jugoslaviens, aber doch folgende typische Karstformen aufweist: Die Oberfläche ist in zahlreiche kleine Trichter („Dolinen") oder Rinnen aufgelöst, zwischen denen das nackte weißliche Gestein mit scharfkantigen oder abgeschliffenen Formen blockartig herausschaut. Diese Durchlöcherung schafft natürliche Höckerhindernisse, die die Begehung der Hänge und Hochflächen außerhalb der Wege auch bei sanften Böschungsverhältnissen erschwert, aber nötigenfalls viel Deckungsmöglichkeiten für den einzelnen Mann bietet. In den Vertiefungen sammelt sich die Verwitterungserde und hier setzt die Vegetation ein, eine etwa kniehohe Felsheide oder krummholzartiges Gestrüpp.

Die verkarsteten Gebirge sind arm an Quellen, da das Gestein wasserdurchlässig ist. Die Siedlungen sind im Kalkgebirge weit verstreut und an die wenigen starken Karstquellen gebunden.

Im Norden und Osten des Gebietes herrschen dunkle, bröcklige Schiefer und Granite vor. Sie sind etwas stärker bewaldet und reicher an oberflächlich rinnenden Gewässern. Das Hügelland und die Randregion der Becken werden aus hellfarbigen Mergeln, Tonen und Sandsteinen gebildet und bei Ermangelung einer schützenden Vegetationsdecke meist von zahlreichen Wasserrissen durchschnitten. Solche Wasserrisse (griechisch „Rewma", Plural „Rewmata") greifen in der Randzone der Becken auch auf den Beckenboden über. Sie besitzen häufig fast senkrechte Wände, führen in der Regel kein Wasser und hören in einer gewissen Entfernung vom Bergfuß unvermittelt auf. Auf den Karten selten verzeichnet, setzen sie einer Bewegung am Beckenrand unerwartete, für motorisierte Verbände vielfach fast unüberwindliche Hindernisse entgegen. Erst von da ab, wo diese Wasserrisse aufhören, ist der Beckenboden eine in jeder Richtung ohne Geländehindernis passierbare Aufschüttungsebene, freilich besteht hier sofort Neigung zur Versumpfung.

b) Klima, sanitäre Verhältnisse

Nordost-Griechenland liegt an der Grenze des Mittelmeerklimas. Der Sommer ist heiß und ausgesprochen trocken, der Winter verhältnismäßig mild. In Meeresnähe gedeihen noch Ölbaum, Oleander und andere immergrüne mittelmeerische Gewächse. In größeren Höhen und in den rings geschlossenen Becken ist der Winter schon zu kühl dafür. Die Gebirgshöhen können eine Tage und Wochen dauernde Schneedecke tragen und auf den Gipfeln über 1500 m hält sich der Schnee sogar bis in das Frühjahr hinein. Die Schlechtwetterperiode dauert von Oktober bis in den April hinein. In dieser Zeit fallen heftige und zum Teil langdauernde Regen, doch wird das schlechte Wetter von einer verhältnismäßig hohen Zahl von Sonnenscheinstunden unterbrochen, an denen es auch im Dezember und Januar recht warm werden kann. Fröste fehlen nicht, sind aber bis auf die nicht sehr häufigen Kaltlufteinbrüche (Wetterlage mit Hochdruckgebiet über der Balkanhalbinsel) in den Becken nur von kurzer Dauer. Empfindlicher

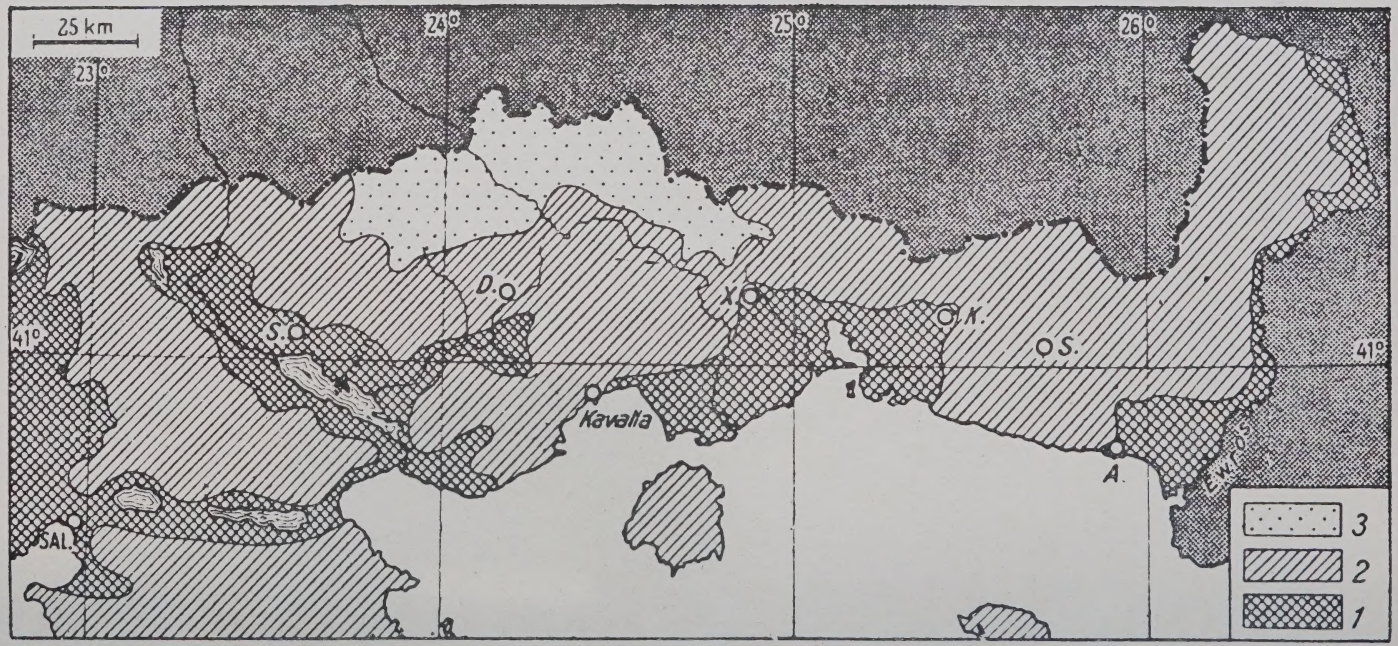


Abb. 1. Verbreitung der Malaria in Nordost-Griechenland. Jährliche Todesfälle an Malaria auf je 10000 Einwohner:
1=über 20, 2=1 bis 20, 3=weniger als 1

treten sie in Saloniki auf. Ein gefürchteter Kältewind ist der „Vardar", der ähnlich wie der Mistral in Südfrankreich mit großer Heftigkeit von NO weht und kräftige Temperaturstürze mit sich bringt. Es herrscht jedoch meist klares Wetter bei den winterlichen Nordwinden, während Südwind in dieser Jahreszeit meist Bewölkung und Regen bringt. Im Frühjahr steigt die Temperatur sehr rasch an. Der Mai besitzt in Saloniki bereits eine mittlere Temperatur von 19° C (gegenüber 13,6° C in Berlin), dem entspricht eine Mittagstemperatur von mindestens 25° an wolkenlosen Tagen. Auf das bereits sehr warme Frühjahr folgt ein sehr heißer, trockener Sommer. Die mittlere Juli-Temperatur in Saloniki beträgt 26,6°, die des August 25,8° C, das absolute Maximum 40° C. Die Gebirgshöhen sind naturgemäß entsprechend kühler (rund 0,5° auf je 100 m Höhendifferenz), aber auch in den hochgelegenen Tälern kann es sehr heiß werden.

Klimatische Mittelwerte

	Mittlere Temperatur in Celsiusgraden		Mittlere Niederschlagsmenge in mm	Regenreichster Monat
	Januar	Juli		
Saloniki . .	5,3	26,1	560	November
Drama . .	5,0	25,2	520	Oktober
Kavalla . .	5,8	25,3	670	Dezember

Feuchtigkeit und hohe Wärme begünstigen die Verbreitung der **Malaria** in Makedonien. Namentlich die stagnierenden Gewässer in den im Frühjahr weithin überschwemmten Sumpfgebieten der Beckenniederungen sind gefährliche Brutherde der Malaria-Mückenlarven. Diese Niederungen sind die am stärksten mit Malaria verseuchten Gebiete der ganzen Balkanhalbinsel. Im Jahre 1916 wurde die Hälfte der alliierten Truppen von schwerer Malaria befallen. Auch unsere Truppen am Doiransee hatten schwer unter dieser Geißel des Landes zu leiden. Von den ansässigen Griechen und noch mehr von den seit 1923 im Land angesiedelten griechischen Flüchtlingen aus Kleinasien wird ein sehr großer Prozentsatz regelmäßig von Malaria befallen. Über den Prozentsatz der jährlichen Todesfälle an Malaria unterrichtet das Kärtchen Abb. 1. Deutlich treten dabei die Niederungen als malariagefährliche Gebiete heraus.

Die Entwässerungsarbeiten der letzten Jahre haben in den meisten Ebenen die Malariagefahr etwas herabgesetzt, ohne sie ganz bannen zu können.

In einigen Berggegenden zwischen 600 und 800 m tritt im Herbst besonders schwere Malaria auf. Höhen über 1000 m sind im allgemeinen malariafrei.

Für eine im Frühjahr und Herbst in Makedonien operierende Truppe ist eine geeignete Prophylaxe (Vorbeugungskur) nach Anordnung des Truppenarztes unerläßlich.

Die Verwendung von Moskitonetzen in besonders gefährdeten Gegenden ist zu empfehlen. Beim Schlafen im Freien sind möglichst alle Körperteile zu bedecken, um den Mücken möglichst wenig Angriffsfläche zu bieten. Doch ist zu betonen, daß nicht jede Mücke eine Überträgerin von Malaria ist.

Infolge der schlechten Trinkwasserverhältnisse ist der **Typhus** in Makedonien weit verbreitet. Vorsicht bei Wassergenuß ist daher unbedingt zu beachten. Wasser aus Brunnen, offenen Wasserstellen usw. ist nur abgekocht zu genießen. Wasser aus Quellen unabgekocht nur dann, wenn man sich davon überzeugt hat, daß kein Sickerwasser, das Typhusbakterien enthalten könnte, von oben her in das Quellwasser gelangt ist.

c) Bevölkerung, Wirtschaft

Die Bevölkerung Makedoniens besteht seit 1923 vorwiegend aus Griechen, nachdem die vorher hier ansässigen Türken und Bulgaren umgesiedelt und durch Griechen aus der Türkei ersetzt worden sind. Mehr als die Hälfte der Bewohner sind Zuwanderer, sogenannte „Flüchtlinge", die von der Ansiedlungskommission in charakteristischen Flüchtlingsdörfern angesetzt worden sind. Alle Angaben aus der Zeit vor 1923 treffen heute nicht mehr zu. Kein Gebiet Europas hat in junger Zeit eine so starke Völkerwanderung erlebt wie Makedonien nach 1923.

Über die Zahl der Bevölkerung und ihre völkische Zusammensetzung unterrichtet nachstehende Tabelle (Bevölkerungsdichte siehe Text Kärtchen Abb. 2).

Bevölkerung (in Tausend)

1. Ebene von Saloniki mit den westlichen Randgebieten und dem Hügelland von Kilkis:

	Insgesamt	Griechen	Bulgaren	Makedonier	Türken	Kutzovlachen	Übrige
Nomos Saloniki und Pella	**637**	**511**	—	**27**	**26**	**9**	**64**
davon:							
Verria	54	47	—	1,4	2	3	0,6
Saloniki	321	246	—	1,4	9	1	63,6
Kilkis	48	44	—	—	3	—	1
Langhada	47	45	—	—	1,4	—	0,6
Peonia	20	13	—	4	2	1	—
Pieria	50	47	—	—	2	1	—
Almopia	28	19	—	6	2,4	0,6	—
Giannitza	36	29	—	5	2	—	—
Edersa	33	21	—	9	2	0,5	0,5

2. Halbinsel Chalkidike:

	Insgesamt	Griechen	Bulgaren	Makedonier	Türken	Kutzovlachen	Übrige
Nomos Chalkidike	**65**	**63**	—	—	**1**	—	**1**
davon:							
Arnea	19	18	—	—	0,4	—	0,6
Chalkidike	46	45	—	—	1	—	—

3. Becken von Serres und Randgebirge:

	Insgesamt	Griechen	Bulgaren	Makedonier	Türken	Kutzovlachen	Übrige
Nomos Serres	**183**	**155**	—	**8**	**13**	**1**	**6**
davon:							
Zickna	39	34	—	0,5	3	—	1,5
Nigrita	32	29	—	0,6	1	—	1,4
Serres	73	62	—	3	5	0,5	2,5
Sintiki	39	30	—	3	4	0,5	1,5

4. Becken von Drama und die Randgebirge (einschließlich Kavalla und Thassos):

	Insgesamt	Griechen	Bulgaren	Makedonier	Türken	Kutzovlachen	Übrige
Nomos Drama und Kavalla	**231**	**198**	—	**4**	**21**	**0,6**	**0,6**
davon:							
Drama	98	83	—	0,3	10	0,3	7,4
Zyrnovo	13	9	—	1	3	—	—
Thassos	12	12	—	—	—	—	—
Kavalla	61	53	—	—	5	—	3
Nestos	21	18	—	—	2,4	—	0,6
Phangeon	26	24	—	—	2	—	—

5. Die Ebene von Xanthi und Komotini und Randgebirge:

	Insgesamt	Griechen	Bulgaren	Makedonier	Türken	Kutzovlachen	Übrige
Nomos Rhodope	**180**	**81**	**17**	**0,5**	**77**	**0,7**	**1,8**
Komotini	70	29	0,8	0,2	37	—	3
Xanthi	89	44	14	0,3	28	—	2,7
Sappai	21	6,7	1,7	—	12,8	—	—

6. Das Maritzatal und das angrenzende Gebirgsland:

	Insgesamt	Griechen	Bulgaren	Makedonier	Türken	Kutzovlachen	Übrige
Nomos Evros	**123**	**103**	—	**0,5**	**17**	—	—
davon:							
Alexandrupolis	26	22	—	0,3	2	—	1,7
Didymotichon	38	30	—	—	6	—	2
Orestias	34	27	—	—	7	—	—
Samothrace	4	4	—	—	—	—	—
Souflion	21	19	—	0,2	1,8	—	—

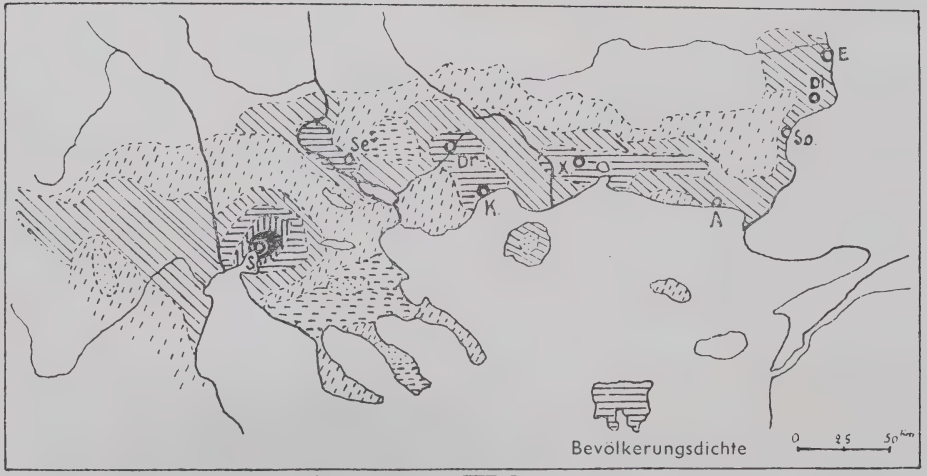


Abb. 2. Die Bevölkerungsdichte von Nordost-Griechenland

Nach der letzten Schätzung (1938) haben die Bezirke (Nomi) folgende Einwohnerzahlen (in Tausend):

Saloniki	540	Drama	140
Pella	118	Kavalla	139
Chalkidike	82	Rhodope	151
Serres	217	Evros	204

Die Landbevölkerung besteht aus kleinen Bauern, die sich vorwiegend dem Tabakbau widmen.

Die gegen Nordwinde geschützten makedonischen Becken sind die besten Tabakgebiete der ganzen Balkanhalbinsel; die Tabakfelder herrschen im Bild der Kulturlandschaft durchaus vor. Außer Tabak, dem weitaus wichtigsten Exportprodukt Makedoniens, wird noch Getreide und Mais für den Eigenbedarf angebaut. Der Anbau von Fruchtbäumen und Oliven spielt keine sehr große Rolle, dagegen wird der Maulbeerbaum als Grundlage der Seidenraupenzucht viel angebaut. Die Viehzucht spielt keine große Rolle. Die riesigen Herden der Wanderhirten, die früher die unbebauten Ebenen bevölkerten, sind seit der Aufteilung des Landes unter die Flüchtlinge so gut wie verschwunden. Nur gelegentlich sieht man bei den schwarzen Zelten der Vlachen noch größere Herden, vorwiegend Schafe und Ziegen. Die Großviehzucht tritt ganz zurück. Der Viehstapel betrug 1927 in ganz Makedonien:

Rindvieh	197 000 Stück
Pferde	35 000 Stück
Schafe	1 530 000 Stück
Ziegen	892 000 Stück

Der Grundbesitz des makedonischen Bauern ist im Durchschnitt sehr klein. Große Vorräte an Getreide, Stroh und Heu sind in den ärmlichen Gehöften nicht zu erwarten. In den schachbrettartig angelegten Flüchtlingssiedlungen fehlen die Wirtschaftsgebäude bis auf einen seitlich angebauten zweistöckigen Vorratsschuppen ganz. Auch in den reinen Tabakgebieten (Ebenen von Serres, Drama und Xanthi) fehlen Scheunen und Ställe vielfach. Die bescheidenen Einheitshäuser der Flüchtlingssiedlungen in diesen Gebieten besitzen 2 Räume, einen kleinen Stall und einen Raum zum Trocknen des Tabaks. Die älteren Häuser aus der türkischen Zeit sind zweistöckig und besitzen vielfach Holzveranden, in denen der an Schnüren aufgehängte Tabak getrocknet wird. Die Unterbringungsmöglichkeiten in diesen älteren Dörfern sind besser als in den wenig Raum bietenden Flüchtlingsdörfern.

Die räumliche Verteilung der Wirtschaftsformen in Makedonien und dem anschließenden westlichen Thrakien kann folgendermaßen gekennzeichnet werden:

Ebenen:

Getreide- und Gemüsebau, viel Weide- und Ödland dazwischen. Große Überschwemmungsflächen mit Schilfwildnissen. Meliorierungsarbeiten größeren Stils sind im Gange und zum Teil vollendet. Auf trockengelegten Seeböden viel Baumwollanbau.

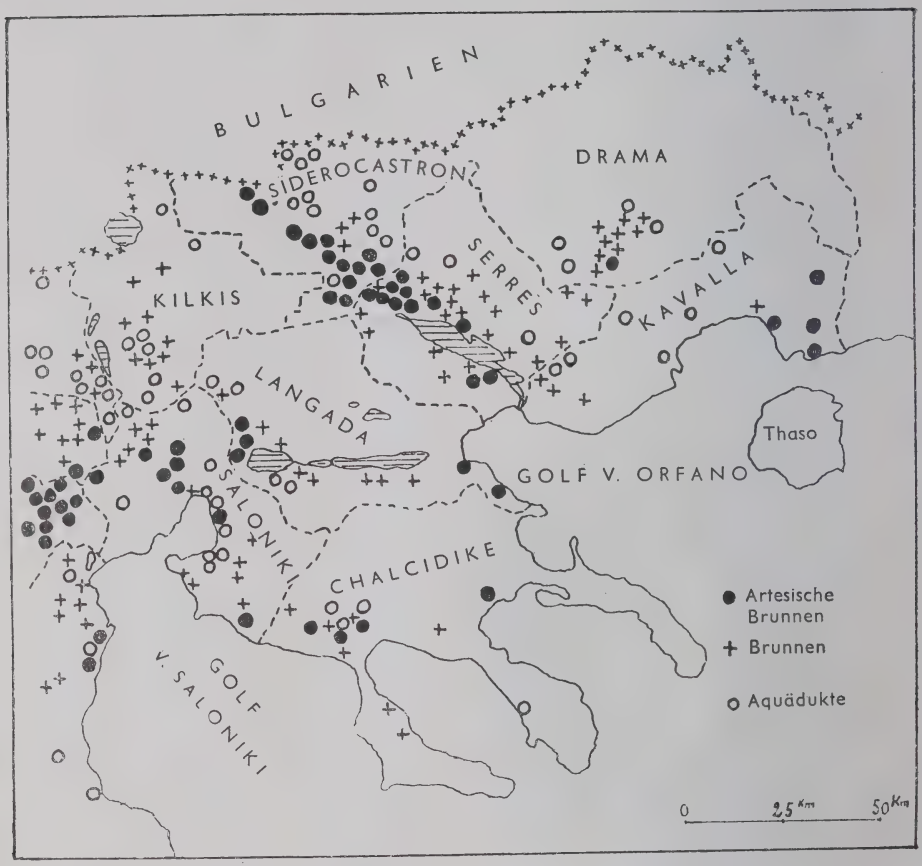


Abb. 3. Verteilung der Brunnen in Makedonien

Schwemmkegel und Terrassen am Rand der Ebenen:

Intensiver Tabak- und Getreidebau, verhältnismäßig wenig Ödland. Weinfelder (Weinstöcke niedrig), auf der Halbinsel Chalkidike auch Ölbäume.

Hügelland:

Bei sanftwelligen Formen Tabak- und Getreidebau, dazu Baumkulturen. Bei zerrissenen Formen Überwiegen des Weide- und Ödlandes mit kümmerlicher Vegetation. Oasenförmig darin kleine Getreide- und Gemüseflächen.

Gebirge:

Kleine, verstreute Ackerflächen mit Getreide, in bestimmten Gebieten auch mit Tabakbau. In Waldgebieten Köhlereien. Sonst Vorherrschen der Kleinviehzucht (Schafe und Ziegen).

Gesamtbeurteilung der Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeiten in Nordost-Griechenland

Infolge Spezialisierung der Landwirtschaft auf den Tabakbau und der geringen wirtschaftlichen Kraft des Kleinbauern gehen die **Vorräte an Getreide- und Futtermittel** nicht über den eigenen Bedarf des Landes hinaus. **Hafer** wird in größerem Umfang nur in der Ebene von Saloniki gebaut, sonst überwiegt Gerste und Weizen, im Gebirge Roggen. Größere **Strohvorräte** besitzt wahrscheinlich die Ebene von Saloniki. **Gemüse** steht in geringem Umfang zeitig im Frühjahr zur Verfügung. Getreide kann als Futter zur Not schon im Mai geschnitten werden.

Die Unterbringungsmöglichkeiten sind infolge des Fehlens größerer Scheunen und Wirtschaftsgebäude im allgemeinen schlecht. Nur in den größeren Randdörfern der Ebenen stehen genügend Quartiere zur Verfügung. Quartiere in den feuchten Niederungen sind wegen Malariagefahr möglichst zu vermeiden. Besonderer Aufmerksamkeit bedarf die **Wasserfrage.** In größeren Mengen ist Wasser von einwandfreier Beschaffenheit nur aus den artesischen Brunnen (fließenden Brunnen unter natürlichem Druck) zu entnehmen. In der Ebene von Saloniki befinden sich etwa 160 solcher Brunnen, in der Ebene von Serres etwa 140, in der Ebene von Drama etwa 40, in der Küstenzone von Kavalla etwa 27. Im Distrikt Siderokastron am Fuß des Belesgebirges und in der Küstenzone von Kavalla sind starke Quellen in Aquädukten gefaßt (vgl. das Textkärtchen Abb. 3).

Zu meiden ist die Trinkwasserentnahme aus offenen Bewässerungsbrunnen.

Bäche und kleinere Flüsse trocknen schon im Frühjahr oder Frühsommer aus.

2. Verkehrsverhältnisse

(vgl. die Karte 2 am Schluß des Heftes)

Makedonien verfügt über ein verhältnismäßig gutes Bahnnetz, das alle Landschaftsbecken miteinander verbindet. Die nicht sehr gut unterhaltenen Straßen sind erst in letzter Zeit für den großen Durchgangsverkehr

ausgebaut. Die Brücken halten eine Belastung von 12 t aus. Ein großer Teil der Nebenstraßen ist in sehr schlechtem Zustand und bei schlechtem Wetter kaum benutzbar (tief ausgefahrene Spuren, Schlaglöcher). Auch sind die Brücken wenig tragfähig. In den Ebenen führen diese nur für den lokalen Marktverkehr benutzten Straßen vielfach ohne Brücken durch die meist trockenen Wasserrisse und Bachbetten. Nachstehend werden A. die Zugangswege nach Makedonien von Jugoslavien, Bulgarien und der Türkei, sowie B. die innermakedonischen Verbindungswege beschrieben.

a) Zugangswege nach Nordost-Griechenland

1. Bahnen

Das Bahnnetz Makedoniens hat an zwei Stellen Anschluß an das Bahnnetz der nördlichen Balkanhalbinsel.

1. Durch Jugoslavien. Die Bahn (Normalspur, meist eingleisig) benutzt, von Skoplje (früher Usküb) kommend das Vardartal und überschreitet mehrfach, zuletzt auf griechischem Gebiet unmittelbar südlich der Grenze am Ausgang der Zigeunerenge, den Vardarfluß. Da diese Bahnstrecke den großen internationalen Verkehr zu tragen hat, ist sie gut ausgebaut und erlaubt normalerweise hohe Geschwindigkeiten. Doch ist sie in den Engtalstrecken zwischen den nordmakedonischen Becken von Skoplje, Veles und Djevdjeli sehr exponiert. In der Zigeunerenge zwischen dem Becken von Djevdjeli und der Ebene von Saloniki erlaubt die Enge des Tales nicht einmal die Führung einer Straße neben der Bahn. In der Ebene von Saloniki hält sich die Bahn östlich der Vardar, indem sie eine flache Hügelterrasse zwischen der Vardar und dem Amatovo-See benutzt. Von der Ebene und ihrer nordwestlichen Gebirgsumrahmung kann dieser Abschnitt leicht eingesehen werden.

2. Durch Bulgarien über Adrianopel (Edirne) unter Benutzung des Tales der Maritza. Die durch Griechisch-Trakien nach Makedonien führende Bahn zweigt bei der Station Pythion (früher Kuleli-Burgaz) von der Linie Sofia-Istambul ab. Die 590 km lange Strecke von Adrianopel nach Saloniki ist eingleisig und besitzt Normalspur (1,44 m). Die Linie Adrianopel—Istambul ist 320 km lang (40 km davon verlaufen auf griechischem Boden zwischen Pythion und Karagatsch). Maximalsteigung dieser Linie: 15 mm auf 1 m; Maximalradius der Kurven: 300 m. Länge der Ausweichstrecken: 300 m — weitere Angaben über die Strecke Adrianopel—Saloniki siehe Seite 19.

2. Straßen aus Bulgarien nach Griechenland

1. Durch das Tal der Struma (griechisch Strymon) von Sofia aus über Dupnica bis nach Serres. Grenzort Kula. Bis Kula wird die gute Straße auf bulgarischem Boden von einer Schmalspurbahn (0,60 m) begleitet; zwischen Kula und dem Ausgang der Rupel-Enge am Rande des Beckens von Serres quert die ziemlich gut ausgebaute und mit Makadam*) versehene Straße die

*) Makadam ist durch Wasser verfestigter und gewalzter Schotter.

Enge hart neben dem Fluß. Die steilen Hänge des breitsohligen Tales bestehen aus dunklem, bröckligen Schiefer und sind licht mit Eichen und Buchen bestanden. Die Rupel-Enge kann leicht verteidigt werden, besonders von den wenig übersichtlichen Hängen aus. Die Bulgaren haben 1913 bei ihrem Vormarsch den gefährlichen Engpaß vermieden und die Straße über Nevrokop nach Drama benutzt. Wenn man den Engpaß von Rupel in der Hand hat, ist die Straße Sofia — Serres aber der beste und kürzeste Weg für den Nachschub aus Bulgarien. Der Talboden gewährt Raum für die Anlage einer Bahn, die das bulgarische Bahnnetz mit dem griechischen verbinden würde.

2. Über Nevrokop nach Drama oder Serres.

Diese Straße geht ebenfalls von Sofia aus und verläuft östlich der Gebirgsmassive des Rila und des Pirin. Zwischen dem Becken von Bansko und dem von Nevrokop benutzt sie das der Mesta. Zwischen dieser Straße und der unter 1. genannten Straße durch das Strumatal bestehen auf bulgarischem Boden brauchbare Querverbindungen nördlich des Rila zwischen Rila und Piringebirge. Das nördliche steigungsreiche Teilstück Sofia — Razlog bzw. Bansko überwindet das Rilagebirge in einer Paßhöhe von 2300 m und ist im Winter häufig durch Schnee blockiert. Doch besteht zwischen Razlog und Tatar—Pazardschik eine brauchbare Straßenverbindung mit dem Maritza-Tal westlich Plovdiv. Von Nevrokop gewinnt die Straße mit einer Paßhöhe von 800 m über den Grenzort Exochi das 620 m hoch gelegene, sumpfige Becken von Kato-Nevrokopion (Zyrnovo). Von hier führt sie als Gebirgsstraße nach dem 45 km entfernten Drama. Die Bulgaren haben 1913 bei ihrem Vormarsch auf Kavalla diese Straße benutzt. Auf bulgarischem Boden ist sie 1916 für die Benutzung für schwere Artillerie hergerichtet worden.

Nach neueren Nachrichten ist die früher nur als „bei gutem Wetter benutzbar" bezeichnete Strecke Kato—Nevrokopion bis Drama eine gute asphaltierte Straße, die für den Privatverkehr gesperrt ist. Eine zweite Straße führt von Kato—Nevrokopion direkt nach Serres. Sie ist zwischen Kato—Nevrokopion bis Lisa mit Makadam*) versehen, dann gepflastert bis Saila, von dort bis Serres wieder makadamisiert. Sie wird bei trockenem Wetter als gut benutzbar bezeichnet, weist aber ziemliche Steigungen auf. Paßhöhe 1047 m. Die Straße führt streckenweise durch sumpfiges Gelände.

3. Plovdiv (Philippopel)—Smolian (Paschmakli)—Xanthi.

Diese Straße erreicht im Rhodope-Gebirge mehrfach 1000 m Höhe und dürfte im Winter häufig unter Schneeverwehungen leiden. Höchster Punkt südlich Paschmakli fast 1200 m.

Das Becken von Paschmakli liegt bereits über 900 m hoch. Zwischen Stanimaka und Paschmakli ist sie eine schwierige Gebirgsstraße mit einer Paßhöhe von 1600 m. Auf griechischem Gebiet ist die Straße von der Grenze bis Xanthi makadamisiert, aber schmal und stellenweise in schlechtem Zustand. Sie gestattet den Verkehr von Lastkraftwagen. Einige Kurven sind auf 50 m verbreitert. Die Straße gilt als unbrauchbar bei Schneefall.

*) Siehe Anmerkung S. 16.

4. Haskovo—Mastanli—Komotini (Gümüldschina).

Diese Straße überschreitet das östliche Rhodope-Gebirge mit einer Paßhöhe von 695 m. Sie geht aus von Haskovo, wo sie Anschluß an die große Straße Sofia—Plovdiv—Adrianopel—Istambul hat. Von Haskovo bis Mastanli führt außerdem eine Normalspurbahn. Von Mastanli steigt die Straße in Hochtälern und am Gebirgshang bis zur Paßhöhe zwischen dem schroffen Kartal-Gebirge (1900 m) im W und dem plumpen Tokatschik-Gebirge (1300 m) im O an. Vor dem letzten Steilanstieg vereinigt sie sich mit einer guten Straße, die von Adrianopel her kommt. Der Abstieg zum Hügelland ist kurz und streckenweise steil (660 m auf 20 km). Von der Grenze an soll sie makadamisiert sein. Sie ist etwas breiter als die oben genannte Straße nach Xanthi. Im Jahre 1913 benutzte ein bulgarisches Armeekorps mit der Basis Haskovo diese Straße in Richtung auf Komotini mit dem Ziel Alexandrupolis (Dede Agatsch).

5. Von Adrianopel (Edirne) aus türkischem Staatsgebiet nach Alexandrupolis (Dede Agatsch) westlich der Maritza-Niederung.

(Adrianopel—Komotini siehe unter 4.) Die Straße ist bis Didymotichon in leidlichem Zustand. Anfänglich verläuft sie, begleitet von der Bahnlinie, im Tal der Maritza, dann überschreitet sie bei Didymotichon ein unruhiges Hügelland. Die Strecke Didymotichon—Alexandrupolis führt durch das Überschwemmungsgebiet der Maritza und wird als schlecht bezeichnet. Von Lavara über Sufli bis nach Pherrae soll die Straße nur für leichte Personenkraftwagen befahrbar sein, für Lastkraftwagen aber nicht. Von Pherrae bis nach Alexandrupolis besteht eine neue brauchbare Straße, die das Sumpfgebiet des Maritza-Deltas meidet und die Linienführung der alten Bahnschleife benutzt.

Zwischen Adrianopel und der Maritza-Mündung bestehen folgende **Brücken** über den Fluß: a) bei Adrianopel, b) bei Pythion (Kuleli Burgaz). Außer der Eisenbahnbrücke besteht hier eine eiserne Straßenbrücke mit 15 t Tragfähigkeit (nicht überprüfte Nachricht). Eine andere Quelle gibt südlich der Eisenbahnbrücke eine Straßenbrücke an, die im Weltkrieg zerstört und 1939 wieder aufgebaut wurde mit Fahrbahn aus Holz, Höchstbelastung für Feldartillerie. Im Maritza-Unterlauf ist eine Brücke zwischen Peplon (nördlich Pherrae) und Ipsala im Bau.

3. Straßen aus Jugoslavien nach Griechenland

1. Die große von Belgrad über Skoplje führende Durchgangsstraße teilt sich in Veles. Die östliche Straße führt über Štip nach Strumica. Von hier besteht mäßiger Anschluß über Petrisch an die Straße durch die Rupel-Enge oder über den Doiran-See an das griechische Straßennetz im Hügelland von Kilkis. Das Verbindungsstück südlich Doiran ist schlecht und nicht unterhalten. Die Straße hat keinen Grenzverkehr und ist am Doiran-See nur von lokaler Bedeutung.

2. Durch das Vardartal führt eine mäßige und nicht vom Durchgangsverkehr benutzte Straße zweiter Ordnung bis Djevdjeli. Von hier umgeht eine wahrscheinlich nicht befahrbare oder nur von ganz leichten Fahrzeugen

benutzbare Straße die Zigeunerenge im W. Auf griechischem Boden hat sie Anschluß an eine leidlich befahrbare Landstraße zweiter Ordnung, die nach Saloniki führt.

3. Der Autoverkehr zwischen Jugoslavien und Griechenland führt von Veles hauptsächlich über Prilep—Bitolj nach Florina. Von hier besteht eine gute Straße mit 940 m Paßhöhe nach Edessa am Rande der Ebene von Saloniki.

b) Die Verbindungswege innerhalb NO-Griechenlands

1. Bahnen mit Streckenbeschreibung

Eine Längsbahn verbindet die einzelnen Becken von Saloniki bis Alexandrupolis, mit Anschluß über Adrianopel nach Sofia und Istambul. Die Strecke von Adrianopel—Alexandrupolis verläuft meist in ebenem Gelände. Stärkste Steigung bei Papleos, 40 km vor Alexandrupolis.

Zwischen Alexandrupolis und Saloniki gibt es zahlreiche Steigungen bis zu 25 mm. Die Höchstbelastung beträgt auf dieser Strecke nur 300 t, die Durchschnittsgeschwindigkeit 30 Stundenkilometer. Die leidlich unterhaltenen Brücken können mit 16-17 t pro Achse belastet werden.

Streckenbeschreibung: Zwischen Alexandrupolis (442 km von Saloniki) und Komotini gewinnt die Bahn mit 278 m ein niedriges Plateau. Im Tal des Beckens von Alexandrupolis mehrere Tunnels. Bei Alexandrupolis 6gleisiger Verschiebebahnhof, großer Wasserturm, Drehscheibe, Laderampe. Bei Station Mesti 4 Verschiebegeleise, Wasserturm. Zwischen Venna und Krovyllis, bei km 349 (von Saloniki gerechnet) und km 344 je ein Militärbahnhof mit Laderampe. In Komotini 5 Verschiebegeleise, Laderampe, Wasserreservoir 100 cbm.

Von Komotini bis Xanthi hält sich die Bahn eng an den Gebirgsfuß. Sie quert auf dieser Strecke zahlreiche Wasserläufe auf kleineren Brücken. Bei Station Jasmos und Polysitos Militärbahnhof. Bei Xanthi ausgedehntes Bahnhofsgelände, 4-5 Verschiebegeleise, Wasserreservoir. Zwischen Xanthi und Drama folgt sie eine Strecke lang der Mesta-Schlucht, in der sie 20 Tunnels (bis 580 m Länge) benutzt. Bei Paranestion wird die Mesta gequert. Von hier steigt sie über einen 253 m hohen Rücken zum Becken von Drama. Bei Paranestion 3-4 Verschiebegeleise, Wasserturm, Laderampe. In Drama 9 Verschiebegeleise, Drehscheibe, 3 Wasserreservoire.

Zwischen Drama und Serres benutzt die Bahn das Tal des Angistas-Flusses. Sie ist hier im Herbst von Bergrutschen und Überschwemmungen gefährdet. Bei Station Angista 4 Verschiebegeleise, Wasserturm, Laderampe. In Serres 4-6 Verschiebegeleise, Wasserreservoir 50 cbm, Laderampe.

Von Serres nach Saloniki benutzt die Bahn die talartige Senke zwischen dem Belasitza-Gebirge und dem Kruscha-Balkan und führt erst vom Doiransee hart an der jugoslavischen Grenze nach Süden. Anschluß an die Vardartalstrecke nach Saloniki bei Karrassuli.

In Siderokastro 6 Verschiebegeleise, Militärladerampe, Wasserturm. 18,5 km vor Saloniki Militärbahnhof. In Saloniki 13 Verschiebegeleise.

Außer dieser Bahn besteht eine 67 km lange Kleinbahn mit 0,6 m Spurweite im Becken von Langhada von Sarekli nach Stavros. Im Jahre 1917 war sie durch ein später entferntes Zwischenstück in Normalspur mit der Linie Saloniki-Serres verbunden. (Rollendes Material Anfang 1940: 8 Lokomotiven, 100 - 140 brauchbare Waggons). Im Bau befindlich ist die Verlängerung dieser Linie (in Normalspur) von Stavros über Amphipolis (bzw. Tsagesi) nach Angista. Sie soll den geheimen militärischen Ausschiffungshafen Amphipolis (Tsagesi) mit der Bahnlinie Serres—Drama verbinden. Der Bau sollte im Frühjahr 1940 beendet sein. Über den Stand der Arbeiten liegen keine Nachrichten vor.

2. Straßen

Allgemeine Bemerkungen

Alle Kunstbauten der großen Straßen sind für Wagen mit 12 t Gewicht befahrbar. Breite der Straßen durchschnittlich 5 m.

Der Unterhaltungszustand der Straßen ist sehr verschieden. Militärisch wichtige Straßen sind in den letzten Jahren gut ausgebaut worden.

1. Straße Saloniki - Edirne (Adrianopel)

Diese Straße ist keine ununterbrochene Durchgangsstraße und entspricht nicht den Anforderungen des modernen Autoverkehrs. Ihre Linienführung ist verschieden von der der Bahn. Sie verbindet zunächst Saloniki mit den Becken von Serres und Drama, erreicht dann bei Kavalla die direkte Straße Saloniki-Kavalla. Von Kavalla verläuft die Straße nach Xanthi, erreicht dort die Bahn und begleitet sie nun bis Edirne (Adrianopel) über Komotini und Alexandrupolis.

a) Von Saloniki bis Serres (99 km)

Die Straße erreicht auf dem Plateau des Bechik-Dagh eine Höhe von 660 m. Wasser ist dort nicht vorhanden. Die Straße war im Januar 1940 im allgemeinen als gut und ziemlich gut zu bezeichnen, stellenweise als mäßig. An einzelnen Stellen ist sie makadamisiert, die schlechtesten Wegstrecken, an denen das Ausweichen von Lastkraftwagen schwierig ist, befinden sich zwischen Porna und Sigli (25,9 und 30,9 km von Serres) und bei Minarettchiflik (11,1 km vor Drama). Von Lachanas bis Serres ist die Straße ziemlich gut und makadamisiert. Sie überschreitet die Struma auf einer 3 m breiten, 45,72 m langen Brücke.

b) Von Serres bis Drama (68 km)

Die Straße folgt dem Rande des Beckens von Serres und wendet sich dann in die Schluchten des Angistas. Sie steigt am N-Rand des Tales hinauf und erreicht beim Austritt in die Ebene von Drama die steinigen Randterrassen der Ebene am Fuß des Rhodopegebirges. Die sumpfigen Talstellen werden dadurch vermieden.

c) Von Drama bis Kavalla (55 km)

Die Straße hält sich am N-Rand des Beckens, überschreitet auf einem Paß in 122 m Höhe (31 km) die Hügelkette, die die Ebene von Drama vom Hafen von Kavalla trennt und senkt sich in Serpentinen nach Kavalla. Sie wird von einem öffentlichen Autobusdienst benutzt.

d) Kavalla bis Xanthi (56 km)

Die Straße folgt dem Fuß der Ausläufer des Rhodope und meidet die Delta-Region der Mesta. Es ist eine ausgezeichnete, für doppelten Verkehr geeignete Straße. Da die Holzbrücke über die Mesta häufig zerstört war, wurde im Herbst 1939 mit dem Bau einer 5bogigen Eisenbetonbrücke begonnen, die im Februar 1940 vollendet sein sollte. In der Nähe des Bahnhofs Toxotai (39,7 und 40,1 km von Kavalla) überschreitet die Straße in Furten die Nebenflüßchen der Mesta, die gewöhnlich trockenliegen. Im Winter aber und nach Regengüssen ist die Straße hier unterbrochen.

e) Xanthi bis Komotini (über Porto-Lago 55 km)

Die Straße wendet sich zur Küste nach dem Hafen Porto-Lago. Beim Verlassen von Xanthi hat sie eine Breite von 6 m und ist makadamisiert. Auf 22 km ist sie gut, auf weitere 27 km ziemlich gut und gepflastert mit einigen schwierigen Stellen, dann auf 7 km gut. Sie überschreitet 6-8 m lange Holzbrücken, bei km 26,8 befindet sich eine 40 m lange Brücke, die durch eine Ende 1939 im Bau befindliche, jetzt wohl vollendete Betonbrücke ersetzt wird. Bei Porto-Lago führt die Straße über eine schmale Landbrücke zwischen dem Meer und dem Haffsee Buru. An dieser Stelle besteht die Möglichkeit einer Gefährdung durch Flieger. Zwischen km 29,2 und 37,8 ist die Fahrbahn häufig schmal. Bei km 42,7 führt sie an einer Musterfarm vorbei, bei Saritza-Messina befindet sich am Rand der Straße ein Bau, der Wasserpumpen enthält.

Eine direkte Straße zwischen Xanthi und Komotini folgt am Fuß des Gebirges der Eisenbahnlinie. Die Straßenlänge beträgt 48,3 km gegenüber 55,7 km beim Umweg über Porto-Lago. Bei km 30,0 verläuft die Straße am Abhang eines Hügels in das Tal des Kouroustai. Die Straße ist noch im Bau. Im Februar 1940 waren die Brücken vollendet. Von Xanthi aus auf 5 km war der Straßenbau aber noch nicht begonnen, von km 5 bis 18 war der Ausbau fertig, aber reparaturbedürftig. Von km 18 bis Komotini, d. h. auf 30 km, ist die Straße makadamisiert und in sehr gutem Zustand.

f) Komotini bis Alexandrupolis (65 km)

Die Straße folgt dem Zuge der alten Via Egnatia nördlich der Eisenbahn über Bakos und Sappai. Von Sappai wendet sie sich nach Süden und überschreitet die Eisenbahn bei Mesti. Sie quert das hügelige Vorland des Rhodope, erhebt sich auf 5 km steil längs eines engen Tales und steigt dann im Grunde einer Schlucht auf 4-5 km nach Makri hinab. Auf 10 km bis Bakos ist es eine gut makadamisierte Straße, dann hört der Makadam auf. Von Bakos bis Sappai auf 30 km ist die Straße ziemlich gut gepflastert. Auf 20 km von Mesti bis Makri ist sie außer einigen schwierigen Stellen gut bis sehr gut und makadamisiert. Auf den letzten 20 km von Makri bis Alexandrupolis ist sie gepflastert und in Reparatur.

g) Alexandrupolis bis Edirne (Adrianopel) über Soufli bis Demotika

Die neue Straße wendet sich beim Verlassen von Alexandrupolis nach der Bahnstation Potamos (Richtung Saloniki), gewinnt dann die Höhe der alten

Eisenbahn, die von der Sumpfebene der Maritza durch die letzten Ausläufer des Rhodope getrennt ist (283 und 358 m) und erreicht die Maritza bei Ferrä.

Der weitere Verlauf der Straße siehe Absatz 5 Seite 18.

2. **Direkte Straße Saloniki—Kavalla**

Eine ganz neue, gepflasterte und geteerte Straße (von einer amerikanischen Gesellschaft erbaut) verbindet Saloniki direkt mit Kavalla (159 km). Sie durchquert die Wurzel der Halbinsel Chalkidike längs der Seenzone (Langhada- und Bessikion-See). Eine Kleinbahn (Spurweite 0,60 m) begleitet sie auf dieser Strecke vom Langhada-See bis Stavros (vergl. S. 20). Da die Straße zwischen Stavros und der Struma der Küste folgt, bietet sie hier ein leichtes Angriffsziel für Flugzeuge und für Beschuß von der See her. Zwischen Saloniki und Stavros sind die Brücken fertiggestellt, aber die Zufahrtsrampen waren Januar 1940 noch nicht fertig, der jetzige Zustand muß erkundet werden. Die Straße verläuft jenseits von Stavros entlang dem Strande des Golfs von Orfano. 2 km nordöstlich von Astro-Valto (79 km von Saloniki) befindet sich eine Stelle, die sich zur Herrichtung als Flugplatz eignet. Die Straße überschreitet die Struma kurz oberhalb der Mündung auf einer 200 m langen eisernen Brücke und führt durch die Senke zwischen Pangäus und Symvolon, wobei sie sich stets am S-Abhang des Pangäus hält. In der Nähe von Eleftheropolis (142 km von Saloniki) zweigt eine Straße zu dem geheimen Kriegshafen von Elefthera ab, der für die Ausschiffung von Truppen im Falle der Mobilisation hergerichtet ist.

3. **Weitere neue Straßen, die auf den Karten zum Teil noch nicht verzeichnet sind:**

a) Eine neue asphaltierte Straße, durchschnittlich 5 m breit, führt von Kavalla über Stavrupolis (Straßenbrücke über die Mesta) bis zur Straße Xanthi—Echinos—bulgarische Grenze. Sie mündet 8 km nördlich von Xanthi in diese Straße ein.

b) Von Keramoti (gegenüber der Insel Thassos) führt eine neue, in Fertigstellung begriffene und teilweise bereits asphaltierte Straße über Chrysupolis (Sarisaban) —Dariova nach Stavrupolis an der Mesta.

c) Eine neue asphaltierte Straße führt von Langhada (nordöstlich von Saloniki) nach Sohos. Von hier, nicht mehr asphaltiert, weiter nach Nigrita am Rand der Ebene von Serres.

d) Eine nicht asphaltierte, aber gut fahrbare Straße führt von Tsagesi (Amphipolis) über Nigrita zur Straße Saloniki—Serres an der W-Seite der Ebene von Serres entlang.

e) Geplant und bereits teilweise im Bau begriffen ist eine neue Straße von Janes nordwestlich von Kilkis über Kilindia nach Deuran, von dort in nordöstlicher Richtung nach Katto Porreua, von dort ostwärts bis zu der durch die Rupel-Enge führenden Straße.

f) Von der Zitadelle von Saloniki führt ein befahrbarer Höhenweg über Arsakli nach Langhada.

3. Beschreibung der Einzellandschaften

1. Die Ebene von Saloniki

Die Ebene von Saloniki ist die größte von allen Landschaftskammern in Nordost-Griechenland. Sie wird rings von ziemlich hohen Gebirgen umschlossen, deren Gipfelhöhe 2000 m übersteigt. In ihrem unteren meernahen Teil besteht sie aus den Anschwemmungen der Flüsse Vardar (griechisch auch Axios) und der Vistritza (griechisch Aliakmon), die ihr Delta in den thermaischen Golf vorbauen (vgl. Bild 10). Im Winter sind die Fluten dieses Golfes weithin getrübt von dem Schlamm dieser Flüsse.

Die randlichen Teile der Ebene bestehen aus flachen Schwemmkegeln, auf denen die vom Gebirge herabkommenden Bäche größtenteils versiegen, ehe sie das Meer erreichen. Sie besitzen trockenen Boden, sind jedoch stellenweise durch Wasserrisse zerfurcht. Mit scharfer Kante ragen darüber im N und O der Ebene breite Terrassenflächen auf, die von den Bächen tief zerschnitten und teilweise in Hügelland aufgelöst sind. Auf den Terrassenkanten liegen weithin sichtbar einförmige, regelmäßig angelegte Flüchtlingsdörfer, hier und dort auch ein altmakedonischer Grabhügel (tumulus).

Im Innern der Ebene bestand südlich von Giannitza (Jannitsa) bis vor kurzem ein großer See mit versumpften Rändern und stark wechselnder Wasserführung. Diese See- und Sumpfzone, die einen berüchtigten Fieberherd bildete, ist durch großzügige Entwässerungsmaßnahmen seit einigen Jahren weitgehend trockengelegt worden. Der Ausfluß des Sees (Ludias Potamos) ist eingedeicht und ausgebaggert worden, die Zuflüsse des Sees sind im Bereich des Sumpfgebietes ebenfalls kanalisiert. Entwässerungsgräben durchziehen den tiefsten Teil des ehemaligen Seebeckens. Der einstige Hauptzufluß des Sees, die Moglenitsa wird jetzt durch einen Kanal westlich am Seebecken vorbei direkt zum Vistritza (Aliakmon) geleitet.

Auch dieser aus dem Gebirgsland Westmakedoniens kommende Fluß, der zur Verwilderung und häufigen Laufverlegung neigte, ist heute begradigt und zum Teil eingedeicht (vgl. die Textkarte Abb. 5).

Sein winterliches Hochwasser erfüllt jedoch auch heute noch eine breite Überschwemmungszone, deren S-Grenze in der Textkarte eingezeichnet ist. Durch die Entwässerungsarbeiten ist viel fruchtbares Land dem Pfluge gewonnen worden. Um Giannitza wird vorwiegend Gerste gebaut, im übrigen sind die trockengelegten Gebiete vorwiegend mit Baumwolle bepflanzt.

Der W-Rand der Ebene ist gut bebaut und reich an Baumkulturen (vorwiegend Maulbeerbaum). Daher ist das Gelände hier weniger übersichtlich, als in den übrigen Teilen der Ebene, die arm an Bäumen sind.

Die großen Durchgangswege durch die Ebene von Saloniki sind in ihrer Führung durch die ehemaligen See- und Sumpfzonen bedingt. Die **Bahnlinie** Saloniki—Athen (bzw. Saloniki—Verria) überschreitet den eingedeichten Ludias Potamos auf einer 100 m langen Brücke. Etwas weiter nördlich quert die Straßenbrücke den Fluß. Im übrigen führt die Hauptverbindung zwischen der W- und der O-Seite der Ebene nördlich des

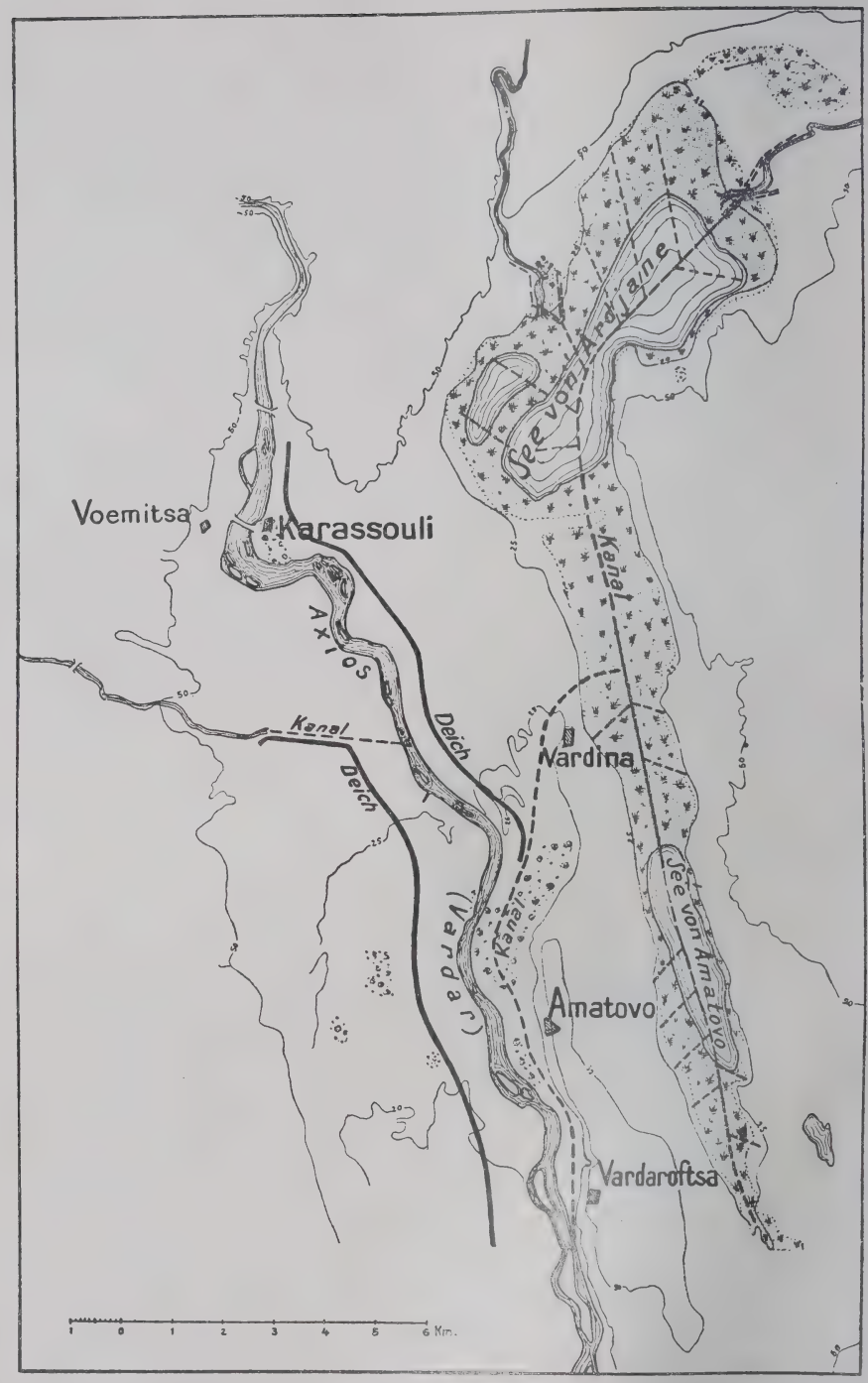
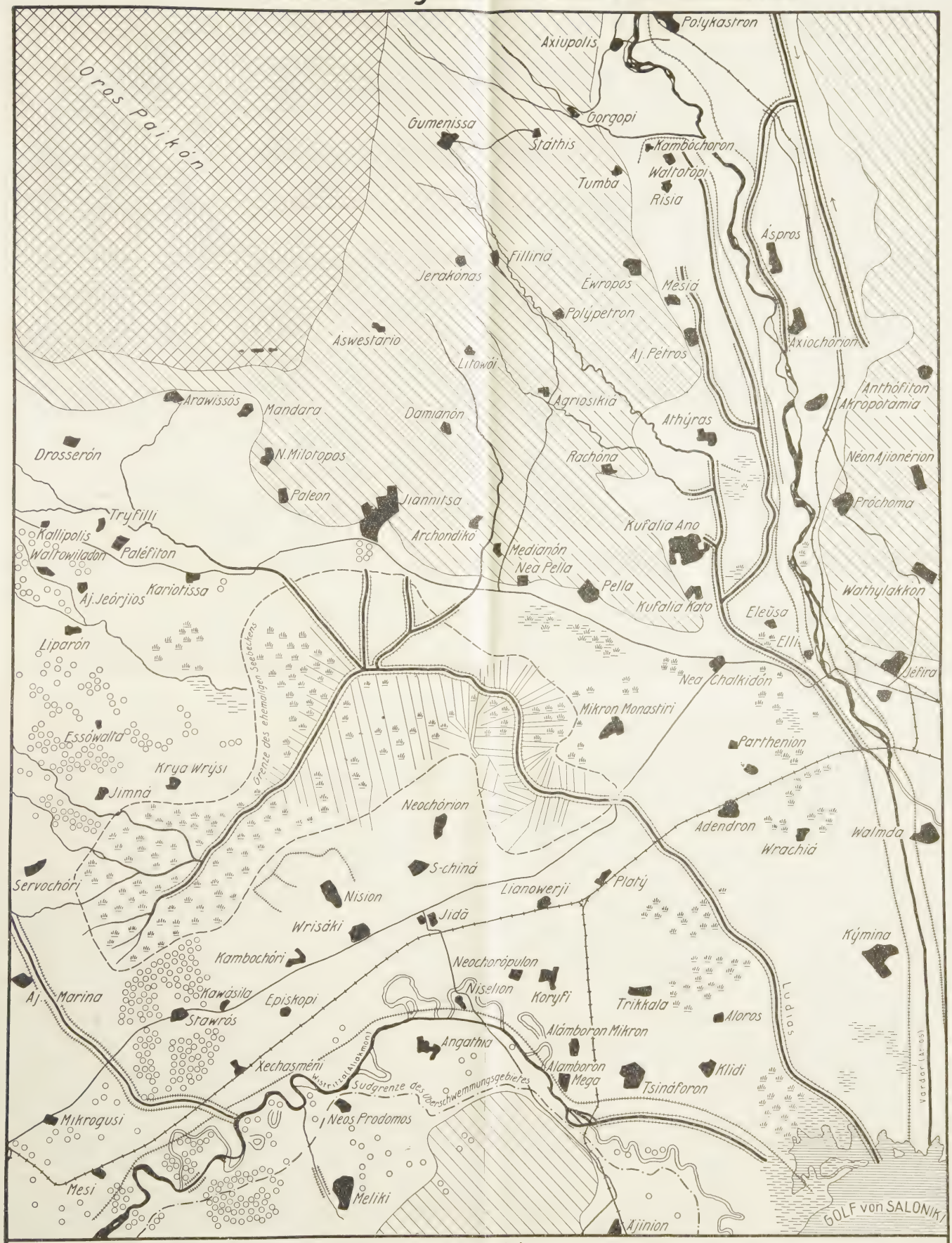


Abb. 4. Entwässerung der Seen von Ardjani und Amatovo und die Eindeichung der Vardar südlich Karassouli. — Das auf der Karte angedeutete System von Entwässerungsgräben ist inzwischen vollendet.

Die Entwässerung der Ebene von Saloniki



Zeichenerklärung:

- Hügelland und Terrassen
- Gebirgsland
- Damm
- Sumpf
- Schilf
- Ort
- Wald
- Altwasser
- Eisenbahn
- Straße
- Fluß
- Entwässerungsgraben

Maßstab 1:200 000

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 Km

Abb. 5

ehemaligen Sees von Giannitza hart an dem Rand des tief zerschluchteten Hügellandes entlang durch den lebhaften Marktflecken Giannitza. Der ehemalige Seeboden mit seinen zahlreichen Entwässerungsgräben und vielen, wenigstens im Winter noch stark versumpften Stellen ist auch heute noch ein beträchtliches Verkehrshindernis.

Ein weiteres Hindernis für Operationen in der Ebene von Saloniki bildet die hart an ihrem östlichen Rand entlang fließende Vardar. Der Fluß führt im Hochsommer nur wenig Wasser, so daß er an einigen Stellen bequem furtbar ist, er kann aber nach heftigen Regengüssen oder nach Schneeschmelze in den makedonischen Bergen gewaltig anschwellen.

Seit kurzem ist der Unterlauf der Vardar in ein künstliches Bett gezwungen worden, das durch Deiche gesichert ist (vgl. Abb. 5).

Kurz vor ihrer Mündung in den Golf von Saloniki erhält die Vardar Zufluß von dem aus dem Hügelland um Kilkis kommenden Galliko der, aber nur periodisch Wasser führt und im Sommer trocken liegt. Weiter stromauf ist die sumpfige Vardarniederung z.T. eingedeicht. Hier erhält die Vardar im Winter Zufluß von der langgestreckten Sumpfzone der ehemaligen Seen von Ardjane und Amatovo östlich der Vardar (vgl. Abb. 4). Die Bahn Belgrad—Saloniki läuft hart am trocken gelegten Amatovo-See entlang.

Auf der Strecke zwischen Saloniki und der Zigeunerenge wird die Vardar auf folgenden **Brücken** überschritten: 1. Bei der Örtlichkeit Vardarista südlich Gefira hintereinander zwei Bahnbrücken über das alte Bett der Vardar (350 m lang, eiserne Bogenkonstruktion auf gemauerten Pfeilern) und das neue Flußbett (100 m lang, die gleiche Konstruktion, Baujahr 1930). 2. 4 km nördlich davon Straßenbrücke der Straße Saloniki — Edessa (nähere Angaben über die Konstruktion dieser Brücke fehlen). 3. Straßenbrücke für den Lokalverkehr bei Axiupolis (nähere Angaben fehlen). 4. Bahnbrücke über die Vardar 60 km von Saloniki unmittelbar vor der Zigeunerenge (Eisenkonstruktion, 15 Traversen zu je 20 m Länge).

Das Vardartal und die Landschaft um den See von Giannitsa wurden früher als Viehweide benutzt. Aber die Wahrzeichen des früheren Großgrundbesitzes mit ihrer extensiven Wirtschaft, die türkischen Tschiflik-Gutshöfe, verfallen. An ihre Stelle sind die nüchternen Kolonistendörfer getreten, in denen die Umsiedlungskommission die Flüchtlinge nach der Katastrophe vom Jahre 1923 angesiedelt hat. Durch den Fleiß der Ansiedler ist viel alter Weideboden einer intensiveren Nutzung zugeführt worden. Weizen und Gerste spielen die Hauptrolle, aber auch Hafer wird viel gebaut. Ein Teil der Gerste wird in der Milchreife geerntet und getrocknet dem Vieh verfüttert. Die Landschaft ist baumarm und trägt noch immer einen fast steppenhaften Charakter. Die Brachfelder dienen ebenso wie das noch nicht umgebrochene Land als Winterweide für die starken Herden, die im Winter von den umliegenden Gebirgen in die Ebene heruntergebracht werden. Über die weiten eintönigen Flächen ragen die langhingestreckten Landterrassen auf, die die Ebene im O und N begleiten, ferner einzelne scharf markierte Grabhügel aus vorgeschichtlicher Zeit, sogenannte Tumuli. Von ihnen gewinnt man weite Überblicke.

Im eintönigen Schachbrettgrundriß sind die Flüchtlingsdörfer mit ihren niedrigen, weit voneinander stehenden Einheitshäusern erbaut. Die alten Ortschaften weisen noch manche festere zweistöckige Gebäude aus der türkischen Zeit auf.

Hauptort ist der Marktflecken **Giannitsa** mit rund 8000 Einwohnern. Die Getreidemesse, auf der sich die Feldfrucht der reichen Ebene sammelt, belebt das Städtchen im Herbst. Von Handwerken, die dem ländlichen Bedarf dienen, blüht vor allem die Stroh- und Binsenflechterei, der die Sumpfränder des Sees reiches Material liefern. Die im N des Seebeckens sich erhebenden Hügel sind mit Tabak und hochwertigem Wein bebaut.

Die Ränder der Ebene von Saloniki sind seit jeher dichter besiedelt.

Im Westen erhebt sich der geschlossene Wall des **Wermion-Gebirges** zu fast 2000 m Höhe. Von ihm kommen in steilen Tälern zahlreiche Bäche herab, die dem Giannitsa-See zustreben, sich meist aber vorher in der Ebene verlieren. Durch diese vielen tief eingeschnittenen Bachbetten und Wasserrisse wird der Westrand der Ebene außerhalb der Wege hindernisreicher. Bahn und Straße, beide mit zahlreichen Brücken und Wasserdurchlässen versehen, halten sich hart an dem Gebirgsrand.

Drei kleine, aber lebhafte Städte liegen auf halber Höhe. Im N **Edessa** oder Vodena (vgl. Bild 4) mit 14000 Einwohnern auf einer hohen und steilen, von Kalksinter gebildeten Terrasse eines Bergspornes über dem Tal, das von der Straße und Bahn nach Ostrovo und weiter nach Bitolj benutzt wird. Unterhalb von Edessa breitet sich ein ausgedehnter Fruchthain aus (vgl. Bild 5). Der wasserreiche Bach, der zwei Baumwollspinnereien treibt, entspringt 11 km talaufwärts aus großen Karstquellen. Beim Eintritt in die Ebene bildet das Wasser Kalksinterterrassen, über die es wie über natürliche Wehre herabrieselt.

Weiter südlich liegt in 330 m Höhe am relativ waldreichen Hang des Wermions das Städtchen **Niausta** mit kleinen Baumwollspinnereien. Im Süden folgt, auf flacher Hügelterrasse über der Ebene die Stadt **Verria** (15000 Einwohner), mit zwei Spinnereien, einer Getreidemühle und anderen kleinen Industrien von lokaler Bedeutung (vgl. Bild 1—3). Bahn und Straße von Saloniki erreichen hier den Gebirgsrand. Die Umgebung von Verria ist reich an Baumkulturen und Gärten. Die Straße nach Kozani (Westmakedonien) geht von Verria aus und führt am steilen Gebirgshang in die Höhe.

Die Tiefenfurche des mit steilen Hängen die hohen Gebirge durchschneidenden Tales der Vistritsa (griechisch Aliakmon) wird vom Verkehr gemieden.

Südlich des Vistritsa-Tales setzt sich die Gebirgsumrahmung der Ebene von Saloniki bis zum fast 3000 m hohen Gebirgsstock des **Olymp** fort, der mit seinem Fuß bis hart an den Thermaischen Golf herantritt. Bereits weiter nördlich erreicht ein vielgestaltiges und schwer passierbares, dicht mit Buschwerk bestandenes Hügelland bei Makrijialos südlich Eleftherochori mit einem Steilrand das Meer. Dieses Hügelland bildet den eigentlichen Abschluß der Ebene von Saloniki und drängt die Bahn hart an das Meer. Eine Straße ist hier erst im Bau. Die Vistritsa (Aliakmon)

umfließt in windungsreichem Lauf das bis auf 400 m ansteigende Hügelland im weiten Bogen. Der Fluß wird an folgenden Stellen überschritten: a) Eisenbahnbrücke bei Megali Gefira; b) Straßenbrücke bei Niséli südlich Gida. Sonst bestehen nur Furten, die im Sommer bequem durchwatbar sind.

Im Norden der Ebene von Saloniki springt die Gebirgsmasse des reich durchtalten Oros Païkon (1650 m) bastionartig vom Makedonischen Zentralgebirge in den Raum der Ebene vor. Sie bricht nordwestlich von Giannitsa mit sehr steilen, licht bewaldeten Hängen unvermittelt ab, während sich im Osten gegen das Vardartal ein breites, zu parallelen Rücken zerschnittenes Hügelland davor legt. Westlich des Oros Païkon greift die talartige Moglenitsa-Furche weit ins Gebirge zurück, eine gut besiedelte, vielfach fast gartenartig bebaute Landschaft, aber sackgassenartig im Norden von der über 2000 m hohen Gebirgskette abgeschlossen. Östlich des Oros Païkon bildet das breitere Vardartal eine ähnliche Furche, aber mit Anschluß nach Norden: Die Vardar durchbricht hier die bis zum Doiransee reichenden Ausläufer des Makedonischen Zentralgebirges in der **Zigeunerenge** (Stená Tsingán). Der Fluß und hart neben ihm die Bahn winden sich zwischen kahlen oder nur mit kümmerlichem immergrünen Buschwerk bestandenen Steilhängen. Die Enge, die neben der Bahn keiner Straße Raum gibt, öffnet sich nach 10 km zum Becken von Djefdjeli, das die griechisch-jugoslavische Grenze durchschneidet. Von hier besteht Umgehungsmöglichkeit der Zigeunerenge über das mäßig hohe Gebirge oder den Doiran-See.

2. Das Hügelland von Kilkis

Östlich des Vardartales zwischen dem Doiran-See und Saloniki, im Osten begrenzt von den Höhen des Kruscha- und Beschik-Gebirges, liegt ein ausgedehntes Hügelland. Dieses teils sanft geschwungene, teils von schrofferen Kuppen überragte Hügelland hat schweren Lehmboden mit tiefen, steilen Wasserrissen, die im Winter den Galliko speisen, im Sommer aber wie alle griechischen „Rhewmata" trocken liegen. Streckenweise ist das Gelände mit Sand und grobem Kies durchsetzt. Das ganze Gebiet ist wohlbebaut und weist eine Reihe von stattlichen Dörfern auf, vor allem das in Schachbrettmanier neu erbaute Kilkis. Der schwere Lehmboden trägt reiche Ernten an Weizen, Gerste, Hafer und Roggen. Auch Mais wird viel gebaut, dagegen wenig Tabak und Wein. Baumkulturen finden sich nur in der Nähe der Dörfer. Sonst ist die Landschaft offen und baumarm, von einem dichten Netz von leidlich fahrbaren Feldwegen durchzogen und bietet nur in dem von Wasserrissen zerfurchten Terrain Geländehindernisse. Zum Doiran-See öffnet sich der Bahn und Straße Saloniki-Doiran-Serres eine Hügelpforte zwischen steileren Höhen, die Stena Wlantagias (Stena-Enge).

3. Die Langhada-Beschik-Niederung

Im Süden des Hügellandes von Kilkis trennt eine sanfte Schwelle ein tief zwischen dem Beschik-Gebirge und dem Bergland der Halbinsel Chalkidike eingesenktes langgestrecktes Becken ab, in dem der Langhada-See und der Beschik- (Volvi-) See liegen. Diese Furche ist von großer Bedeutung für die Ost-Westbewegung, seit durch sie hindurch eine moderne Verkehrsstraße gebaut worden ist, die Saloniki mit dem Golf von Orfano

verbindet. Auch eine Schmalspurbahn durchläuft das Becken von dem lebhaften Landstädtchen Langhada bis nach Stavros jenseits des Bergriegels, der den Beschik-See vom Golf von Orfano trennt. Sie benutzt hier das Tal, durch das der Beschik-See zum Golf von Orfano entwässert.

Die Straße, die dem Zug der alten „Via Egnatia", dem großen Verbindungsweg vom Adriatischen Meer nach Konstantinopel folgt, hält sich hart am Gebirgsrand der Halbinsel Chalkidike. Sie überschreitet den östlich von Saloniki gelegenen Gebirgsrücken bei dem auf einer kleinen Hochfläche gelegenen Ort Chortiatis in 500 m Höhe und steigt dann steil in das Becken hinab. Von der Höhe kann man die ganze Tiefenfurche überblicken. (Nähere Angaben über Bahn und Straße siehe Seite 20 und 22.)

Die Ränder der Seen sind versumpft. Malaria ist sehr verbreitet. Zahlreiche Wasserrisse kommen von den umliegenden Gebirgen und machen das Gelände am Gebirgsrand außerhalb der Wege schwer passierbar. Der Boden des Beckens trägt weite Felder und liegt im Sommer steppenhaft kahl da.

4. Die Halbinsel Chalkidike

Diese Halbinsel, die drei fingerartige Halbinseln ins Meer vorstreckt, wird größtenteils von Gebirgsland erfüllt, das im Hortatsch (Kissos) und dem Cholomon 1000 m überschreitet, auf der Athoshalbinsel sogar 2033 m erreicht. Nur der Westsaum der Halbinsel und die Halbinsel Kassandra sind von Hügelland erfüllt, das sich maximal bis zu 400 m erhebt. Zum Thermaischen Golf fällt dieses aus gelben Mergel, Lehmen und Sanden aufgebaute Hügelland in mehreren Stufen ab. Solche Stufen lehnen sich auch unmittelbar südlich von Saloniki an das Hortatsch-Massiv an; auf ihnen liegen mehrere stattliche, von weiten Feldern umgebene Dörfer. Zwischen dieser Terrassentreppe und dem weit in den Thermaischen Golf vorspringenden Hügelkap Karaburun öffnet sich eine fruchtbare Ebene von dreieckiger Gestalt. In ihr liegt der Militär- und Zivilflughafen von Saloniki bei **Sedes.**

Die fingerförmigen Halbinseln sind nur dünn besiedelt. Die Halbinseln Kassandra und vor allem Longos tragen dichte immergrüne Buschbedekkung, die Halbinsel Athos oder Hagion Oros ragt hochgebirgsartig steil aus den Fluten auf. Eine schmale, niedrige Halbinsel mit dem verfallenen Xerxeskanal trennt sie von der übrigen Chalkidike. Hoch über der strandlosen Steilküste kleben am Hang zahlreiche Klöster der früheren Mönchsrepublik Athos.

Die Halbinsel Chalkidike liegt außerhalb der wirtschaftlichen Zentren und Ackerbauebenen Makedoniens. Ihr wirtschaftlicher Wert ist verhältnismäßig gering. In der küstennahen Zone gedeihen Ölbäume und andere mittelmeerische Kulturen. Auch der Wein spielt eine gewisse Rolle. — Strategisch von Bedeutung ist nur die Westseite der Halbinsel mit der Ebene von Sedes und dem Kap Karaburun als Glacis für Saloniki.

5. Kruscha- und Beschik-Gebirge

Zwischen dem Hügelland von Kilkis und der Ebene von Serres bilden diese beiden bis zu 1000 m aufsteigenden Gebirge eine NW - SO gerichtete Wasserscheide. Diese plumpe Kette besitzt Mittelgebirgscharakter und

ist namentlich in ihrem nördlichen Teil verhältnismäßig gangbar. Die Hauptverbindungsstraße zwischen Saloniki und Serres quert das Gebirge mit einer Paßhöhe von 680 m bei Lachanas (nähere Angaben über diese Straße siehe Seite 20). Einzelne Teile des Gebirges tragen lichten Buschwald, die plumpen Gipfel ragen meist kahl auf. In den breiten Hochtälern dies von Feldwegen und Fußpfaden nach allen Richtungen durchzogenen Gebirgslandes liegen größere Dörfer. Nur der südwestliche Teil ist dünner besiedelt.

6. Die Doiran-Furche

Zwischen dem sich immer mehr abflachenden Nordende des Kruscha-Gebirges und der geschlossenen hohen Mauer der die Landesgrenze bildenden Belaschitza Planina liegt eine tiefe Furche, deren verbreitertes Westende von dem runden Doiran-See eingenommen wird (vgl. Bild 28). Das flache Ostufer des Sees wird von weiten Getreide- und Tabakfeldern eingenommen; im Südwesten treten kahle Gebirgshöhen dicht an den See. Hier führt an der Ortschaft Doiran vorbei eine leidlich fahrbare Straße nach Strumitza in Jugoslavien bzw. in das Vardartal. Der Doiran-See ist eine wichtige Schlüsselstellung an der Einfallspforte von Jugoslavien nach Griechisch-Makedonien. Er wurde im Weltkrieg hart umkämpft.

Nach Osten führt die Furche des Doiran-Sees, sich talartig verengend, in das Becken von Serres. Diese Furche benutzt die Bahn Saloniki-Serres und auch eine mäßige Straße, die im Fall einer Sperrung der Straße über Lachanas als Zugangsweg nach Saloniki benutzt werden kann; sie windet sich girlandenförmig um die parallelen Bergsporne des Kruscha-Gebirges. Außerhalb von Bahn und Straße dürfte die Furche schwer passierbar sein, da die von der Belaschitza herabkommenden Bäche steile Schuttkegel in sie hineingeschüttet haben, die von tiefen Wasserrissen durchfurcht werden. Der nach Osten entwässernde Bach auf dem Grunde der breiten Talfurche führt teils durch versumpftes Gelände, teils ist er mit steilen Ufern in den Boden eingeschnitten. Die Wege meiden den Talgrund. Die Talwasserscheide zwischen dem Doiran-See und dem Einzugsgebiet der Struma liegt in 275 m Höhe.

7. Das Becken von Serres

Diese langgestreckte beckenförmige Niederung wird von der Struma (griechisch Strymon) durchflossen, die in der Rupelenge die nördliche Gebirgsschranke durchbricht. Die **Rupelenge,** die in eine allgemeine Erniedrigung des Gebirgszuges eingesenkt ist, erscheint auf den Karten als enge Klamm, sie ist aber ein verhältnismäßig breites Tal mit kastenförmigem Querschnitt und breiter Sohle. Die breite Talsohle nimmt der Strom mit seinen Sand- und Kiesbänken ein. Hohe Hangterrassen begleiten das Tal in 200 bis 300 m Höhe. Auf beiden Seiten des Flusses führen Straßen entlang. Die auf der linken (östlichen) Talseite entlangführende ist die besser ausgebaute Zugangsstraße von Bulgarien (vgl. S. 16).

Vom Meer wird das Becken durch einen niedrigen Höhenzug abgeriegelt, den die Struma in einem gewundenen Tal quert, nachdem sie den langgestreckten, das Südende des Beckens erfüllenden Tachinos-See

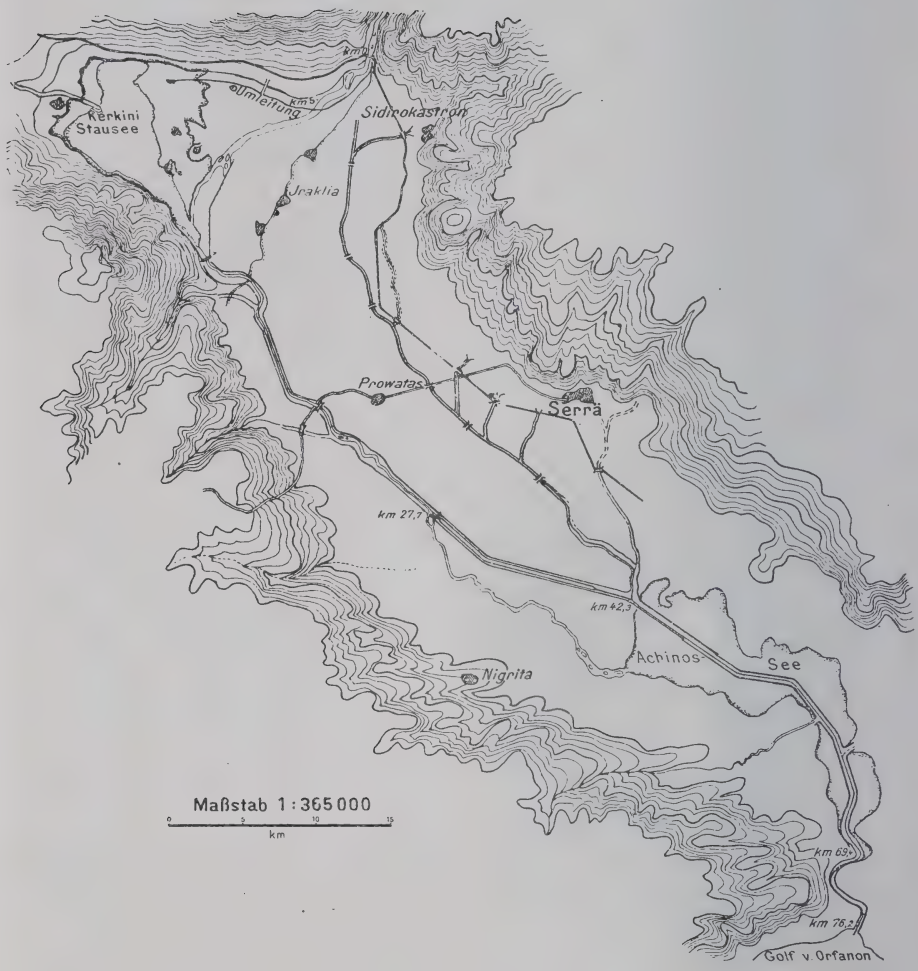


Abb. 6. Das neue Entwässerungssystem im Becken von Serres

durchflossen hat. Der Gebirgsrahmen im Westen ist unter 5. beschrieben worden. Im Osten wird der hohe Gebirgswall nur an einer Stelle, durch die Angistas-Furche unterbrochen (siehe S. 18 u. 19). So schließen sich die Gebirge rings um das heiße Becken von Serres.

Der flache Boden des Beckens ist ein Mosaik von Sümpfen, Ödland, Kulturen und verstreuten Dörfern. Aufschüttungen und Überschwemmungen der Struma bestimmen den Landschaftsaufbau. See- und Sumpfgebiete nehmen daher trotz der bisher geleisteten Trockenlegungsarbeiten noch immer einen großen Raum ein. Ihr Umfang wechselte alljährlich nach den Launen des großen Wildstromes. Erst in letzter Zeit hat man mit der Meliorierung dieser fiebergefährlichen Sumpfgebiete begonnen. Die Skizze Abb. 6 zeigt diese erst zum Teil ausgeführten Entwässerungsanlagen, die hauptsächlich in einer Umleitung der Struma durch den Kerkinitis-See sowie Eindeichung und Ausbaggerung des Strombettes besteht. Dadurch sollen die Überschwemmungen durch die gefürchteten Winter- und Frühjahrshochwässer auf ein Mindestmaß herabgesetzt und die Gefahr der Versumpfung der Ebene vermieden werden. Ganz läßt sich diese Gefahr jedoch nicht bannen. Das Ödland bedeckt infolgedessen auch heute noch große Flächen.

Die Ebene ist nahezu vollkommen baumlos. Die alte Besiedlung meidet sie, dagegen sind seit 1923 mehrere Flüchtlingsdörfer in ihr entstanden. Angebaut wird hauptsächlich Getreide (Gerste, Weizen, Roggen), daneben Mais, Klee, Baumwolle und Bohnen.

Den bevorzugten Siedlungsraum bilden jedoch die höhergelegenen **Ränder des Beckens.** Hier liegen alle größeren Siedlungen wie Serres oder Serrai (vgl. S. 44) und Siderokastron (früher Demirhisar) am Ostrand, Nigrita am Westrand. Auch die Straßen meiden den ebenen Beckenboden und halten sich an die trockenen Ränder. Dieser Terrassen- und Hügelrand um das Becken von Serres ist verschieden gestaltet. Die Terrassen des Struma und die Schwemmkegel seiner Nebenflüsse sind zu einem breiten, flachen Streifen zusammengewachsen, der sich von der Beckenebene sanft gegen das Hügelland am Gebirgsfuß hebt. Die von den Bergen kommenden Bäche versickern im Sommer auf den Schwemmkegeln, und nur die hochgelegenen Dörfer haben dann noch gute Wasserbeschaffung. Diese ganze Zone ist intensiv genutztes Ackerland, das im Hochsommer steppenhaft und staubbedeckt daliegt.

Das anschließende Hügelland, das sich scharf von dem steil ansteigenden Gebirgsland absetzt, ist stärker kuppiert, ziemlich steinig und wegen der tief eingerissenen Bachschluchten auch auf den Feldwegen für Fahrzeuge kaum passierbar. Die tertiären Gesteinsschichten treten in Steilabfällen zutage (vgl. Bild 30 und 31). Dieses wirre Hügelland trägt viel Ödland mit kümmerlicher Steppenvegetation, doch birgt es auch fruchtbare Kulturoasen in der Nachbarschaft der Dörfer. Tabak und Wein gedeihen hier ebenso wie auf den Terrassen.

Die durch eine breite Hügelkette von dem Serresbecken abgeriegelte Küste des Golf von Orfano besitzt eine gewisse strategische Bedeutung durch den geheimen **Ausschiffungshafen Tsagesi,** der von den Alliierten im Weltkrieg an der Struma-Mündung angelegt und seitdem von den

Griechen unterhalten wurde. Er besitzt erhöhte Bedeutung durch die neue Straßenverbindung nach Saloniki und Kavalla sowie die auf Seite 20 erwähnte Bahnverbindung.

8. Das Gebirgsland östlich von Serres

Dieses Gebirgsland bildet nur im Norden der Angistas-Furche einen geschlossenen breiten Wall. Im Smijnitza-Gebirge steigt es auf 1300 m. in der Sarlija-Planina auf über 1500 m, nördlich der Talfurche von Achladochori an der griechisch-bulgarischen Grenze sogar auf über 2000 m. Wilde Schluchten zerreißen die steilen Bergflanken nördlich Serres, vgl. Bild 32 u. 33. Einige der Täler sind etwas breiter und bergen Dörfer und Klöster inmitten baumreichen Kulturlandes. Doch dient nur das bei Siderokastron in das Becken von Serres mündende Tal von Achladochori dem bescheidenen Verkehr. Die Hauptverkehrsstraße von Serres nach Kato Nevrokopion steigt zwischen den tiefen Talfurchen sofort auf die waldarmen Höhen des Gebirges hinauf.

Das ganze Bergland ist eine sehr wirksame Verkehrsscheide zwischen Serres und Drama.

Dagegen ist im Süden das Bergland in einzelne Massive aufgelöst, zwischen denen sich strategisch wichtige Pforten öffnen, die den West-Ostverkehr leiten. Die nördliche Pforte ist die Gebirgseinsenkung mit dem Tal des am Nordrand der Ebene von Drama entspringenden Angistas-Flusses, der in den Tachinos-See mündet. In die breite niedrige Einsattelung des Gebirges hat der Angistas-Fluß ein Engtal mit felsigen Steilhängen eingegraben, die Tasliki-Enge. Die Bahn von Serres nach Drama, die das Angistas-Tal benutzt, weist hier zahlreiche Tunnels und Kunstbauten auf und ist daher sehr verletzbar. Trotz der sanfthügeligen Beschaffenheit ist das Gelände zu beiden Seiten des eigentlichen Tales außerhalb der Wege wegen der tief eingeschnittenen Wasserrisse und Seitentäler schwer passierbar. Südlich der Angistas-Furche steigt hochgebirgsartig schroff der geschlossene Block des Pangäon (Bunar Dagh) unvermittelt zu über 1900 m Höhe auf. Er kann jedoch auch im Süden leicht umgangen werden, da sich zwischen ihm und der Kette des niedrigeren buschbestandenen Küstengebirges wiederum eine Hügelpforte öffnet, die von der neuen direkten Autostraße Saloniki—Kavalla benutzt wird. Das Küstengebirge (Simvolon-Gebirge) besteht aus Schiefer und weist weichere Formen auf. Es fällt unmittelbar zum Meer ab und läßt keinen Raum für Küstensiedlungen. Nur die geräumige Bucht von Elefthera bildet einen guten Naturhafen, der als Ausschiffungshafen ausgebaut ist. Elefthera ist mit einer gut ausgebauten Straße über die Gebirgshöhe hinweg mit der Straße Saloniki—Kavalla verbunden. Nach NO setzt sich das langsam niedriger werdende Küstengebirge in dem verhältnismäßig schmalen Rücken fort, der das Becken von Drama von der auf felsiger Halbinsel gelegenen Hafenstadt Kavalla (siehe Seite 45) trennt.

9. Das Becken von Drama

Das Becken von Drama ist mit 750 qkm Fläche (Länge 70 km, Breite 15 km) noch nicht halb so groß wie das von Serres. In seinem Südteil ist es stark versumpft (Sümpfe von Philippi). Vor Beginn der vor einigen

Jahren in Angriff genommenen Entwässerungsarbeiten war etwa die Hälfte Beckenbodens versumpft. Der Hügel- und Terrassensaum ist schmal. Die Ränder des Beckens bieten sehr gute Standorte für hochwertige Tabakkulturen, die der Ebene eine hohe wirtschaftliche Bedeutung geben (vgl. Bild 34). Die Malariagefahr ist namentlich im südlichen Teil des Beckens groß. In manchen Dörfern erkranken im Sommer 20% der Ortsbevölkerung an Malaria. Auch Typhus ist weit verbreitet, da die Wasserverhältnisse der Ebene trotz oder gerade wegen der Versumpfung zum Teil sehr schlecht sind und im Sommer teilweise Mangel an Trinkwasser auftritt. Mehrere Flüchtlingssiedlungen breiten sich heute mitten im Sumpfgebiet aus (vgl. Bild 35). Am Nordrand des Beckens liegt auf sanft ansteigender Terrasse, der Überflutungsgefahr entzogen, in relativ malariafreier Lage die Stadt **Drama** (siehe S. 44).

Im Norden der Stadt schließt sich der hohe Gebirgskranz z.T. mit mächtigen Felsabbrüchen. Die Straße nach Kato Nevrokopion und weiter nach Bulgarien steigt steil hinauf (vgl. S. 17).

Auch im Osten ist der Bergrahmen geschlossen bis auf die niedrige Einsattelung des Talzuges von Mutzratli, östlich von Drama, der über eine 325 m hohe Talwasserscheide mit einem Nebental der Mesta in Verbindung steht und die Bahn auf einem großen Umweg über die Mesta-Talfurche nach Xanthi leitet. Im Süden besteht Straßenverbindung über Kavalla hart an der Küste entlang.

10. Das Becken von Kato Nevrokopion (Zyrnovo)

Dieses hochgelegene, rings von Gebirgsland umschlossene Becken ist ein unterirdisch entwässerndes Karstpolje (vgl. Bild 41). Der Südrand des Beckenbodens ist stark versumpft. Das sich hier sammelnde Wasser verschwindet in einem „Ponor" (Schluckloch), um wahrscheinlich in der den Angistas-Fluß speisenden Karstquelle am Rand des Beckens von Drama wieder zutage zu treten. Der Beckenboden und z. T. seine hügeligen Ränder sind gut bebaut mit Getreide, Mais und Tabak. Die früher rein bulgarische und türkische Besiedlung prägt sich noch in dem ungriechischen Charakter der Dörfer aus.

11. Das Gebirgsland zwischen dem Becken von Drama und der Ebene von Xanthi (Boz Dagh und Karsi Dagh)

Nördlich von Kavalla erhebt sich der Karsi-Dagh, ein verkarstetes Kalkgebirge mit dem abgelegenen kleinen Polje von Lekani (früher Mundschunus) in 750 m Höhe. Das Gebirge ist im S für den Verkehr verhältnismäßig aufgeschlossen und ziemlich gut besiedelt, im N aber eine unfruchtbare, flachwellige Karstlandschaft in über 1000 m Höhe, die mit Eichen- und Buchenbuschwald locker bestanden ist. Der Nordostabfall zum Mesta-Tal ist dichter bewaldet.

Jenseits der schon erwähnten Talfurche von Mutzratli erhebt sich der unzugängliche Boz-Dagh, der auf seiner Ost- und Nordseite ebenfalls Wald trägt. Das fast unbesiedelte, einsame und weglose obere Mesta-Tal trennt ihn von dem ausgedehnten Waldgebirge des Kuschlar Dagh, dessen Hochtäler leidlich besiedelt sind. Große wirtschaftliche Bedeutung besitzt das Gebirge nicht. Der Verkehr meidet es.

12. Ebene von Xanthi und Komotini mit dem Mesta-Delta*)

Die offene Küstenlandschaft um Xanthi und Komotini ist keine einheitliche Ebene, sondern setzt sich aus mehreren Teilebenen mit dazwischenliegendem Hügelland zusammen. Das ganze Gebiet ist etwa 80 km lang und an der schmalsten Stelle zwischen dem Gebirgsrand und dem tief in die Küstenebene eingreifenden Haffsee Buru nur 2,5 km breit.

Aus der Ebene erheben sich folgende, auf den Karten meist nicht richtig dargestellten Erhebungen:

1. Ein Hügelzug südlich von Xanthi, der das große Delta der Mesta von der übrigen Ebene abtrennt. Er erstreckt sich vom linken Ufer der Mesta über Awdira in Richtung auf Porto Lago am Buru Liman. Bei einer durchschnittlichen Höhe der Hügelwelle von 80 m erreicht ihr höchster Punkt 190 m (nicht 450 m wie auf der österreichischen Karte 1:200000!). Gegen das Meer wendet dieses Hügelland eine Steilstufe aus bankigem Konglomeratgestein.

2. Die Ausläufer des Koban-Dagh im Küstengebiet südlich von Komotini. Sie erreichen im O Mittelgebirgshöhen.

3. Mehrere aus Sandstein, Geröllen oder Kalken bestehende Hügelwellen bei Komotini, sowie zwischen Komotini und dem Buru Liman. Sie erreichen im Höchstfall 70 m Höhe über dem Meeresspiegel.

Dazwischen breitet sich dunkler, meist feuchter Niederungsboden mit hohem Grundwasserspiegel aus. Die von dem hohen Gebirge im Norden der Ebene herabkommenden Flüsse erreichen das Meer bzw. den Buru Liman nicht, sondern versiegen vorher in der Ebene, indem sie den mitgeführten Schlamm hier absetzen. Die Wasserläufe verlegen sich daher in der Ebene häufig, und die vorliegenden Karten sind nicht verläßlich. Das Grundwasser kann in Artesischen Brunnen leicht gehoben werden.

Während die Ebene zu feucht ist, ist das wasserdurchlässige Hochland zu trocken. Beide tragen daher viel Ödland, das nur zur Schafweide dient. Dazu kommt, daß die Ebene schwer malariaverseucht ist. Das Deltagebiet der Mesta mit den dauernd sich verlagernden Wasseradern gehört zu den schlimmsten Malariagegenden Griechenlands.

Der Verkehr wird durch die Sumpfzonen und vor allem durch den tief eingreifenden Buru Liman hart an den Gebirgsfuß gedrängt. Hier verläuft die Bahn von Xanthi nach Komotini und auch eine Straße, während eine zweite ältere Straße den Umweg über Porto Lago auf der den Buru Liman abschließenden Nehrung macht. Der Hafen Porto Lago ist jetzt ausgebaut worden und eignet sich für Truppenlandungen, für die er offenbar vorgesehen ist. Seine wirtschaftliche Bedeutung ist gering, da das Hauptprodukt der Landschaft, Tabak, vorzugsweise von Kavalla aus verschifft wird. (Bahnanschluß hat weder Kavalla noch Porto Lago.) Der Buru Liman ist ein sehr flaches Wasserbecken, an seiner tiefsten Stelle etwa 9 m tief. Sein Auslaß zum Meer hat bei Ebbe 20 cm, bei Flut etwa 70 cm Wassertiefe. Der See ist sehr fischreich.

*) Die alte österreichische Karte 1 : 200 000 Blatt Xanthi weist in diesem Raum beträchtliche Fehler auf. Die griechische Karte 1 : 100 000 ist hier zuverlässiger.

Wirtschaftlich wertvoll ist nur die trockene Randzone der Ebene, namentlich die als „Yaka-Region“ (Yaka = Kragen) bekannte Zone am Gebirgsfuß bei Xanthi. Hier gedeiht der beste Zigarettentabak der Welt. Er wird fast allein angebaut, Getreide und andere Kulturen treten dagegen zurück. Über die Städte **Xanthi** und **Komotini** (früher Gümüldschina) vgl. S. 44.

13. Das Gebirgsland nördlich von Xanthi und Komotini

Dieses meist unter dem Namen Kuschlar Dagh und Kartal auf den Karten dargestellte Gebirge trägt die griechisch-bulgarische Grenze, die ungefähr mit der Wasserscheide zusammenfällt. Trotz der großen Höhe trägt das Gebirgsland weithin Mittelgebirgscharakter mit welligen Hochflächen und sanft gerundeten Rücken. Die Hänge sind mit lichtem Buchenwald bestanden, den offene, mit Gras bewachsene Stellen häufig unterbrechen. Das ganze Gebiet ist auffällig dünn besiedelt. Nur kleine Weiler finden sich am Gebirgsrand und in den Tälern (vgl. Bild 45). Der größte Ort ist Echinos im Tal Xeropotamos, ein Marktflecken von etwa 2000 Einwohnern, größtenteils noch Mohammedanern. Das griechische Element hat das alte orientalische im Hinterland von Xanthi noch nicht verdrängen können.

Die beiden wichtigen Paßstraßen, die von Bulgarien nach Xanthi und Komotini führen, sind auf Seite 17 beschrieben.

14. Das Gebirgsland zwischen der Ebene von Komotini und der Maritza-Niederung

Östlich von Komotini erreicht ein unregelmäßiges Bergland von unruhigen Oberflächenformen das Meer, der Koban Dagh. Die Höhen bleiben unter 1000 m, doch ist das Gebiet verhältnismäßig schwer durchgängig und nur dünn besiedelt. Bahn und Straße benutzen eine Einsattelung mit einer Paßhöhe von nur 285 m (vgl. S. 19 u. 21). Westlich Makri bricht das Gebirge steil zur strandlosen Küste ab. An der zum Meere geöffneten Seite des Gebirges finden sich einige Ölbaumhaine und andere mediterrane Kulturen als Zeichen des milden Klimas.

Nordwärts geht der Koban Dagh in ein breit hingelagertes Bergland über, das Mittelgebirgscharakter trägt und zum größten Teil bewaldet ist. Wegen seiner unruhigen Formen ist es dem Verkehr wenig günstig und die ziemlich zahlreichen Siedlungen sind nur auf schlechten Wegen zu erreichen. Die Täler sind tief und steilwandig und erschweren die Durchquerung des knapp 1000 m hohen Gebirges. Das ganze Gebirge ist bevorzugtes Gebiet der griechisch sprechenden Wanderhirten, die hier als Sarnkatsanäen leben.

Sie leben mit ihren stattlichen Schafherden den Sommer über im Gebirge, wo sie entweder neben ihrem einfachen Viehkral, der „Strunga“, im Freien nächtigen oder in einfachen, leicht gebauten Sommerhütten wohnen, die sich gelegentlich zu „Kalyvien“ (Sommerdörfer) zusammenschließen. Im Winter suchen sie die wärmeren Täler oder die angrenzenden Niederungen auf, wo sie Winterdörfer besitzen.

15. Die Küstenlandschaft von Alexandrupolis (Dede Agutsch)

Östlich von Makri tritt das Gebirgsland von der Küste zurück. Das Hinterland des Hafens Alexandrupolis ist erfüllt von einer Vielheit von Hügeln und Höhenspornen. Sie steigen in breiten Rücken bis zu 300 m auf und scheiden sich durch eine deutliche Tiefenfurche, der die alte Bahn Ferrä-Potamas folgte und jetzt die neue Straße folgt (vgl. S. 21), vom umgebenden Gebirge. Nach SO setzen die Hügel gegen das versumpfte Maritza-Delta ab, das kaum 1 m über dem Meeresspiegel liegt.

Hügelland und Niederung um Alexandrupolis sind stark in Nutzung genommen. Acker und eine auffallende Menge von Obstbäumen lassen die Landschaft stellenweise fast gartenmäßig bebaut erscheinen. Getreide herrscht vor, Tabak tritt hier zurück.

Der Hafen Alexandrupolis meidet das ungesunde und häufigen Überschwemmungen ausgesetzte Maritza-Delta (über Alexandrupolis vgl. S. 45).

16. Das Maritza-Tal

Das Tal der Maritza (griechisch Evros) besitzt eine mehrere Kilometer breite Talaue, die alljährlich großen Überschwemmungen ausgesetzt ist. Sie ist mit feuchten Wiesen und Buschwerk bestanden (vgl. Bild 45). Weidebetrieb ist hier die herrschende Wirtschaftsform. Im Deltagebiet spaltet sich der Fluß in zwei Arme auf, die eine rund 100 qkm große Insel zwischen sich einschließen. Nur ein Zehntel davon ist bebaut.

Die Wasserführung der Maritza ist sehr unregelmäßig. Nur im Winter ist der Fluß für kleinere Schiffe befahrbar, wenn auch wandernde Sandbänke die jetzt fast ganz eingeschlafene Schiffahrt gefährden. Am linken Mündungsarm der Maritza liegt im Deltagebiet der unbedeutende Hafenort Enos, der nur von kleinen Küstenseglern angelaufen wird und seine einstige Bedeutung an Alexandrupolis abgegeben hat.

Das Maritza-Tal leitet den Verkehr bequem aus dem großen innerbulgarischen Becken zur Küste. Die Verkehrswege meiden die feuchte Niederung und benutzen die trockenen Terrassenflächen, die die Talaue begleiten bzw. das anschließende Hügelland. Über die Bahnlinie und Straße von Edisne (Adrianopel) nach Alexandrupolis siehe Seite 18, über die Maritza-Übergänge Seite 18.

An größeren Orten ist zu nennen: **Ferrä** mit rund 3000 Einwohnern, **Sufli** als Zentrum eines mit Maulbeerbaumkulturen dicht bestandenen Hügellandes mit etwa über 7000 Einwohnern (Mittelpunkt der Seidenraupenzucht, 2 Seidenspinnereien) und **Didymotichon** mit 8000 Einwohnern an der Mündung des Kisil in die Maritza.

17. Das Hügelland an der unteren Arda

Das Gebiet im Winkel zwischen der bulgarischen und türkischen Grenze ist von einem eintönigen, flachwelligen Hügelland erfüllt, das die Arda mit ihrer Talaue quert. Es ist Durchgangsland an der Pforte dreier Staatsgebiete. Bei Oristias gegenüber Edirne greift türkisches Staatsgebiet über die Maritza herüber.

Wirtschaftlich ist das vielfach steppenhafte Gebiet nicht von großer Bedeutung. Der natürliche Mittelpunkt, Edisne, ist ihm entzogen.

18. Die Insel Thassos

Die dem Mesta-Delta in nur 6 km Entfernung vorgelagerte Insel Thassos ist von einem hohen Gebirge erfüllt, das in mehreren Gipfeln über 1000 m ansteigt. Das schwer zugängliche Bergland ist zum Teil bewaldet (vgl. Bild 48). Küstenebenen fehlen so gut wie ganz, nur im O schaltet sich zwischen Kap Pirgos und Kap Grambusa ein schmaler Strand ein.

Im ganzen Bergland der Insel, vor allem aber im Westen werden Bleierze bergmännisch abgebaut, im NO und bei Kakpirak auch relativ bedeutende Mengen Kupfer. Diese Erze stellen den wirtschaftlichen Wert der Insel dar.

Als Stützpunkt ist Thassos nicht geeignet, da die Insel weder einen guten Hafen noch einen brauchbaren Landflugplatz besitzt.

4. Einzelbeschreibung der großen Städte

1. Saloniki (Bild 11 bis 24 u. Lageplan Abb. 7 u. 8)

Saloniki (griechisch Thessaloniki) hat eine außerordentlich bedeutungsvolle Schlüsselstellung am Ägäischen Meer inne. Die Stadt beherrscht die Mündungsebene der Vardar, die alle aus der zentralen Balkanhalbinsel kommenden Wege zusammenfaßt und nach Süden weiterleitet. Auch beherrscht sie den Westostverkehr im Zuge der alten „Via Egnatia", die im Altertum und Mittelalter das Adriatische Meer mit Konstantinopel verband und heute durch den doppelten Verkehrsstrang der Bahn und Straße ersetzt ist. (Siehe Abschnitt Verkehrsverhältnisse.) So ist die Stadt zum wichtigsten Umschlageplatz für die Erzeugnisse nicht nur Griechisch-Makedoniens, sondern auch des angrenzenden jugoslavischen Gebietes geworden. Ihre Lagebeziehungen sind so weitreichend, daß die Stadt mit ihren 245000 Einwohnern (1928) trotz häufiger gründlicher Zerstörungen, zuletzt im Jahre 1917, in eine gewisse Konkurrenz zu Athen und Konstantinopel getreten ist und jedenfalls das unumstrittene Zentrum des nordgriechischen Raumes bildet. In der Kriegsgeschichte tritt Saloniki als die am häufigsten umkämpfte Stadt der Balkanhalbinsel hervor. Wer sie in den Händen hat, besitzt den Schlüssel zu den wichtigsten Zugangswegen der zentralen Balkanhalbinsel und zugleich die Kontrolle über das nördliche Ägäische Meer. Die lokale Lage der Stadt ist denkbar günstig. Sie lehnt sich abseits des versumpften Vardardeltas an eine sanft vom Meer aufsteigende Hügelterrasse an, die von einem langgestreckten, mäßig hohen Bergzug begleitet wird. Dieser in mehreren breiten Stufen ansteigende kahle Bergzug, der im O der Stadt in dem 1200 m hohen Hortatsch (Hortiatis) gipfelt, trägt auf seiner unteren Stufe in 125 m Höhe die alte, bis in byzantinische Zeit zurückreichende Zitadelle, deren mächtiges, von großen Breschen angenagtes Mauerwerk einen breiten Gebäudekomplex auf der sanft ansteigenden Bergstufe umschließt. Von hier überblickt man den inneren Thermäischen Golf mit dem verästelten Vardardelta und die breit am Meer hingelagerte Stadt.

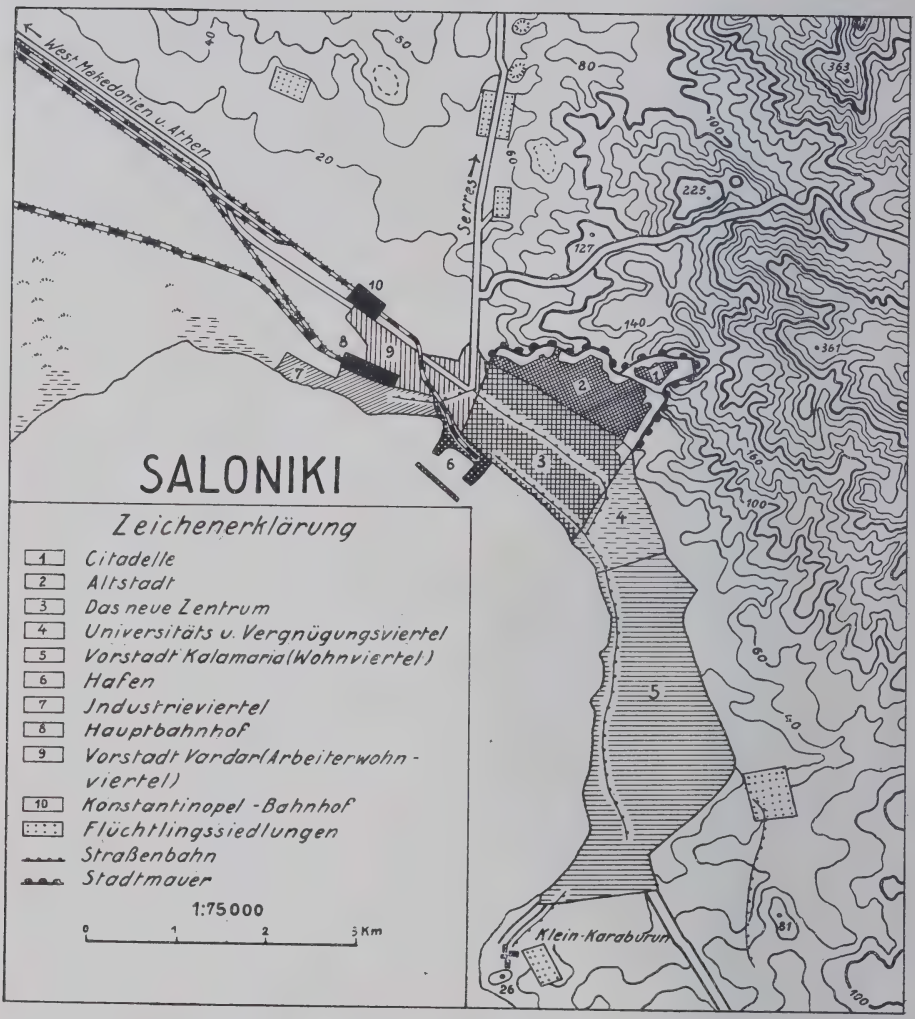


Abb. 7. Stadtgliederung und Lage von Saloniki

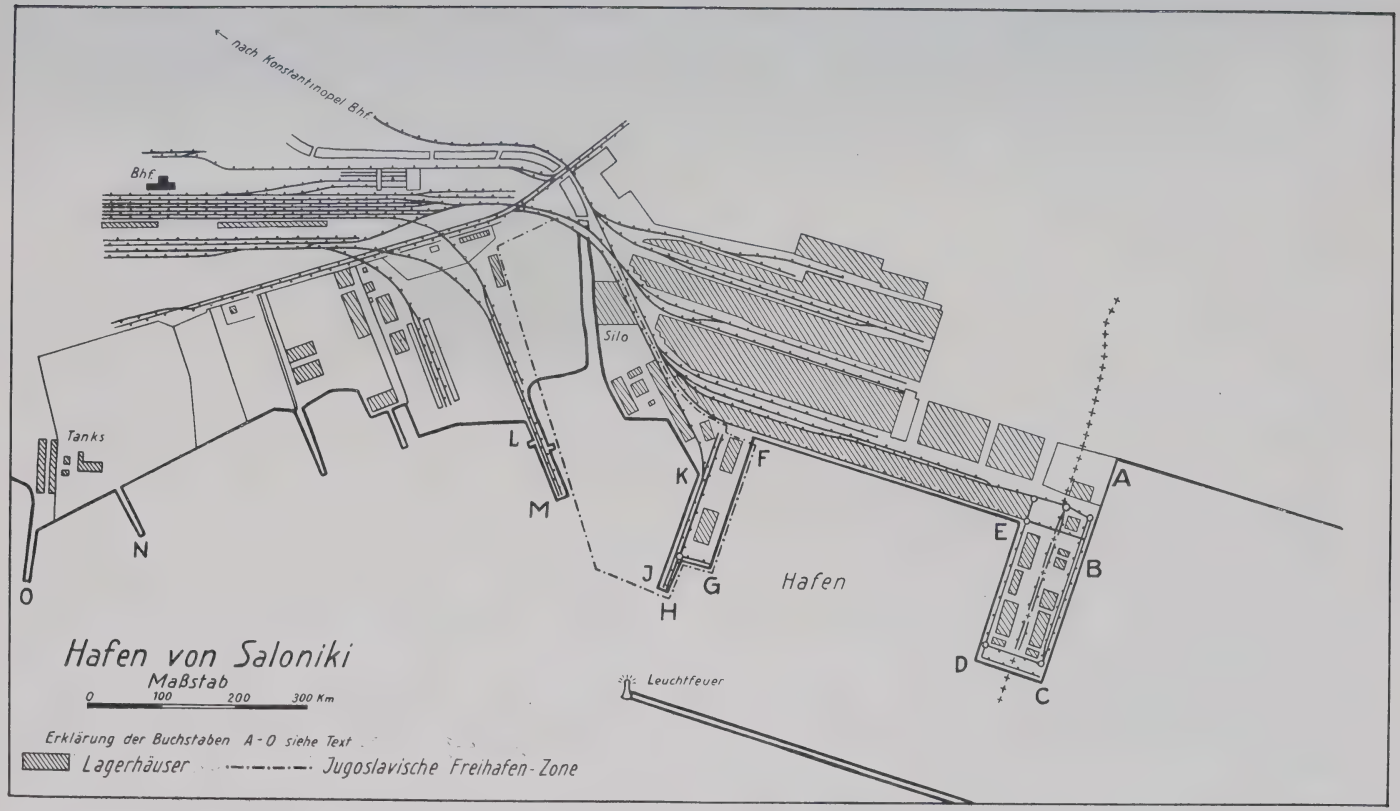


Abb. 8. Der Hafen von Saloniki

Eine winklig gebaute Altstadt von orientalischem Gepräge mit steil ansteigenden Gassen und Treppenstiegen führt von der ebengelegenen Unterstadt zur Zitadelle herauf. Diese an drei Seiten noch von der alten Mauer umgebene Altstadt ist größtenteils von dem großen Brand von 1917 verschont geblieben und hat daher viele Züge aus der türkischen Zeit bewahrt. Sie wird von der ärmeren Bevölkerung bewohnt und weist nur wenige stattlichere Gebäude auf. In krassem Gegensatz zu ihr steht die fast amerikanisch anmutende Unterstadt. Sie ist nach mannigfaltigen Zerstörungen, von denen der große Brand von 1917 am nachhaltigsten gewirkt hat, über den Trümmern der engen türkischen Unterstadt nach französischen Plänen in einem großzügigen rechtwinkligen Schema mit breiten Straßenzügen gänzlich neu erbaut worden. Hier erheben sich vielstöckige helle Hochhäuser zwischen Bauplätzen mit den noch nicht ganz beseitigten Ruinen der alten Stadt. Betonbauweise mit Eisengerippe herrscht vor. Die Stärke der Betonwände ist amtlich auf 0,33 m festgelegt worden. Ein Teil dieser modernen Bauten, meist Geschäftshäuser, Banken und Hotels, ist gut unterkellert und dürfte sich zur Herrichtung von einigermaßen bombensicheren Luftschutzkellern eignen. Diese Bauten im Zentrum der Unterstadt besitzen elektrisches Licht, Wasserleitung und vielfach Zentralheizung, doch sind im übrigen Kanalisation, Wasser- und Stromversorgung noch recht mangelhaft ausgebaut.

Die neue Unterstadt zieht sich weit über den Raum des alten Saloniki in NW-SO- bis S-Richtung am Meer entlang. Sie gliedert sich in drei Teile: in der Mitte das Geschäftsviertel mit den großen Handelshäusern, Hotels, Banken und öffentlichen Gebäuden. Es zieht sich mit breiten, rechtwinkligen Straßen vom Hafen bzw. der breiten Uferpromenade (Avenue Nikis) bis an den Fuß der bergwärts ansteigenden Altstadt. Den südwestlichen Eckpfeiler bildet der „weiße Turm", das Wahrzeichen Salonikis, ein trotziges Bauwerk aus venetianischer Zeit. Die Lage der öffentlichen Gebäude, wichtigsten Hotels usw. ist dem Stadtplan in der Anlage zu entnehmen.

Nach NW schließt sich das Arbeiterwohn- und Fabrikviertel „Vardar" mit dem ziemlich freiliegenden Bahnhofsgelände an. Saloniki besitzt zwei Bahnhöfe, einen für die Bahn nach Belgrad bzw. Athen und einen weiteren außerhalb der Stadt gelegenen für die Bahn nach Ostmakedonien bzw. Istambul. Das Meer säumt westlich des Hafens eine geschlossene Reihe von Fabrikanlagen. Eine Zerstörung dieses Komplexes würde die wichtigste wirtschaftliche Schlagader Salonikis treffen. Das Arbeiterviertel nördlich des Bahnhofgeländes geht am Stadtrand in kümmerliche und schmutzige Baracken über. Baufällige Häuser und schlecht unterhaltene Straßen kennzeichnen das ganze vom großen Brand verschont gebliebene Vardarviertel. Erst weiter außerhalb, am Konstantinopelbahnhof (die Griechen gebrauchen prinzipiell den alten griechischen Namen Konstantinopel an Stelle des türkischen Istambul) ist ein neues Wohnviertel mit niedrigen Siedlungshäusern für Eisenbahnarbeiter im Entstehen.

Im SO schließt sich an das Zentrum zunächst eine schwach bebaute Zone mit bescheidenen Vergnügungsstätten, Universität, Kaserne und Exerzierplatz an. Dann folgt das vornehme Wohnviertel „Kalamaria", das zwischen Berghang und Meer immer weiter nach SO hinauswächst. Es wird gequert von mehreren „Rhewmata", den meist trockenen Betten der vom Höhenzug

herabkommenden Bäche. Dieses Wohnviertel ist zum Teil im Villenstil erbaut. Die Häuser bedecken nur etwa 30 % des Baugrundes und sind vielfach von Gärten umgeben. Dieser gut sanierte Stadtteil bietet gute Unterkunftsmöglichkeiten.

Der Hauptverkehr der Stadt verläuft parallel zum Meer in NW-SO-Richtung. Hauptdurchfahrtstraße ist der Straßenzug: Odos Monastiriou bzw. Odos 26. Oktovriou—Odos Egnatia, dann über die Avenue Aminis einbiegend in die Odos Georgiou und Odos Dimocratias, die aus der Stadt heraus zum Flughafen von Sedes führt. Fernverkehr in dieser Richtung besteht nicht, da im SO die verkehrsarme und wirtschaftlich unbedeutende Halbinsel Chalkidike liegt. Lebhaften Verkehr weisen auch die der Egnatia-Straße parallelen Geschäftsstraßen Odos Tsimisky und Odos Ajou Dimitriou auf. Senkrecht dazu führen mehrere breit angelegte Querstraßen zur Uferpromenade. Von ihnen ist am belebtesten die Odos Venizelou.

Eine Straßenbahn durchzieht die ganze Stadt vom Hauptbahnhof bis zum „Depot" am S-Ende der Stadt.

Die **Wasserversorgung** Salonikis ist sichergestellt durch das Wasserwerk von Betschinar westlich des Galliko-Flusses. Es benutzt 97 Brunnen und liefert im Winter täglich 20 000 cbm, im Sommer 17 000 cbm. Zusätzlich liefert das Wasserwerk einer besonderen Gesellschaft 6000 cbm aus den gefaßten Quellen des Hortatsch-Massives im O der Stadt. Dieses Wasser ist einwandfreier.

Der Hafen von Saloniki

a) Allgemeines

Saloniki besitzt keinen natürlichen Hafen. Das künstliche Hafenbecken wird durch einen Wellenbrecher geschützt. Es ist der Verschlammung durch die Deltaablagerungen der Vardar ausgesetzt, doch wird der Verkehr hierdurch kaum beeinträchtigt. Die Wassertiefe im Hafen soll theoretisch 8 m betragen, wobei die Gezeitenunterschiede plus und minus 40 cm erreichen. Im allgemeinen beträgt die Fahrwassertiefe nur 5,50 m bis 7,50 m. Durch Ausbaggerung ist sie neuerdings an einzelnen Stellen auf 8 m gebracht worden. Den größten Raum des Hafens nimmt die griechische Freihafenzone ein, die durch die jugoslavische Freizone in eine östliche und westliche Hälfte geteilt wird. Die Gesamtlänge der Kais beträgt 1200 m, davon entfallen 950 m auf die griechische, 250 m auf die jugoslavische Zone. Infolge des fast überall morastigen Bodens ist der Ankerplatz für Schiffe auf der Reede nur als mäßig zu bezeichnen.

b) Anlegemöglichkeiten (siehe Skizze Abb. 8)

10 Schiffe mittlerer Größe können im Hafen anlegen, davon

2 längs des Kais AB
1 längs des Kais CD
2 längs des Kais DE
3 längs des Kais EF
2 längs des Kais FG (in der jugoslavischen Zone).

Die Entladungen können durchgeführt werden:

1. Am Ausgangspunkt AB der östlichen Mole mittels Pendelverkehr von Leichtern.
2. Am Ende des äußersten Punktes HI der Westmole durch Leichter oder kleine Schiffe.
3. Längs der Eisenbahnstrecke LM, die insbesondere für Kohlenentladungen durch Pendelverkehr mit Leichtern eingerichtet ist.
4. An den Landungsbrücken NO.

c) Ladeeinrichtungen

Die Einrichtungen sind ziemlich bedeutend und umfassen:

1 Kran mit 30 t Tragfähigkeit (Höhe des Mastenkrans 8 m),

1 Dampfkran mit 15 t Tragfähigkeit auf 0,90 m Spezialspur an der äußersten Spitze der Mole CD (Höhe des Hakens 13 m),

7 Dampfkrane, auf Schienen fahrbar, davon 2 mit 5 t Tragfähigkeit und 5 mit 2 t Tragfähigkeit; die Höhe der Haken (10,5 m) ist nicht ausreichend und erfordert Umladen auf Leichter.

Jeder Kran kann in achtstündigem Arbeitstag etwa 200 t bewältigen. Bei einer aus verschiedenen Waren zusammengesetzten Ladung können täglich 400 t entladen werden, bei Kohlenschiffen bis 800 t.

Die durchschnittliche tägliche Leistungsfähigkeit des Hafens beträgt etwa 5000 t, davon entfallen 1200 t auf die jugoslavische Zone, die über 2 Krane verfügt.

Zur Ausschiffung von Truppen verfügt der Hafen über:

4 Landestege von 8 m,
3 Landestege von 10-12 m,
2 Landestege von 13 m.

d) Lagereinrichtungen

Der Brennstoffvorrat des Hafens betrug Anfang 1940 30000 t, davon: Shell 13000 t, Standard 11000 t, Steanna Romana 5000 t, Socombel 1000 t. 16 Tankkraftwagen sind vorhanden, davon: Shell 8, Standard 6, Steanna Romana 1, Socombel 1.

Shell- und Standard-Oil-Gesellschaft verfügt über 2 Petroleumtanks.

Die griechische Freizone verfügt über 46 Zwischenlager, die eine Fläche von 72438 qm bedecken. Es stehen weitere 30000 qm Fläche zur Güterlagerung zur Verfügung, dazu 5 große Ställe zur Unterbringung von 350 Stück Großvieh und 5000 Stück Kleinvieh. Die Länge der Ladestraße beträgt 175 m, ebenso lang ist die Entladestraße. 2 Spezialkais dienen zur Beladung.

Die jugoslavische Freizone verfügt über ein Getreidesilo, das 3500 t aufnehmen kann. 6000 qkm Fläche stehen zur Erzlagerung zur Verfügung.

Auf der Mole BC können 800 bis 1000 t täglich entladen werden, 30000 t Schwermaterial können gelagert werden. Dieselbe Menge kann in der griechischen Freizone gelagert werden.

e) Hafenbahnen

Der Hafen verfügt über 7 km Eisenbahnen, die die Kais bedienen. Die Mehrzahl der Drehscheiben hat eine Tragweite von 6 m. Meist wird direkt in die Waggons entladen. Der Hafen ist mit dem Güterbahnhof und dem Eisenbahnnetz durch 6 Gleise verbunden. Der Hafen kann täglich 600 Waggons abfertigen, was einer Entladung von 6000 t entspricht. Steigerung auf 7000 bis 8000 t wäre möglich, wenn man einen Teil der Waren mit Lastkraftwagen zum Güterbahnhof fährt.

f) Umschlag

Der Umschlag betrug 1937 898000 t, täglich also 2000 t, im Maximum 4000 t.

1929 betrug die Einfuhr rd. 587000 t, die Ausfuhr rd. 103000 t.

Die Haupteinfuhrgüter waren:

Getreide	rd. 108000 t
Mehl	rd. 16500 t
Kohl	rd. 109000 t
Petroleum	rd. 44000 t
Erze und Rohmetalle	rd. 47000 t
Zement	rd. 31000 t
Holz	rd. 55000 t.

Von 587000 t Einfuhr blieben 481000 t in Saloniki.

Die Ausfuhr erstreckte sich hauptsächlich auf jugoslavische Erze:

1930	52000 t
1932	162000 t.

Industrieanlagen von Saloniki

Das Industrieviertel Salonikis liegt im äußersten Nordwesten der Stadt und schließt unmittelbar an die Hafenanlagen an. Die Hauptrolle spielt die verarbeitende Industrie. Sie stützt sich auf die landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Landes.

An erster Stelle stehen zwei große Brauereibetriebe. 10 Seifenfabriken erzeugen vor allem grüne Seife, die in erster Linie in den Balkanstaaten abgesetzt wird. Unter den zahllosen Gerbereien finden sich Betriebe mit ganz primitiver Arbeitsweise neben solchen modernster Prägung. Eine wichtige Rolle spielt die Mühlenindustrie, die das einheimische Getreide verarbeitet. Ein großer Mühlenbetrieb liegt ganz im SO der Stadt direkt an der Küste. Es besteht ferner eine Mühle für Sesamöl. Auch Spirituosenfabriken sind vorhanden. Die Textilindustrie verarbeitet Jute, Seide und Wolle. Wichtig ist dabei vor allem die Herstellung von Jutesäcken für den

Transport der makedonischen Tabake. Eine Ziegelei liegt mitten in dem südöstlichen Stadtteil. Auf dem freien Gelände zwischen der Geschäftsstadt und dem Wohnviertel des Südostens befindet sich direkt am Meer das Elektrizitätswerk. Gas- und Wasserwerk, Schlacht- und Kühlhaus liegen westlich des Hafens in unmittelbarer Nähe der Küste. In derselben Gegend befinden sich auch die Tankanlagen der Ölgesellschaften. Westlich an den Bahnhof schließen sich die Anlagen der Eisenbahnwerkstätte an.

Die Lage der Industrieanlagen ist dem Stadtplan zu entnehmen.

2. Serres (siehe die Textkarte Abb. 9)

Seit alter Zeit ist Serres oder Serrae (31000 Einw.) der Hauptort des nach ihm benannten fruchtbaren Beckens, das Tabak, Reis, Getreide und Baumwolle hervorbringt. Die Stadt breitet sich am Ausgang dreier Trockentäler auf Terrassenflächen zwischen 40 und 120 m Höhe aus und wird von einem Burghügel (155 m) überragt. Der Bahnhof (27 m) liegt weit außerhalb der Stadt im SW und ist durch eine gerade Straße mit der Innenstadt verbunden. Durch die Balkankriege und den Weltkrieg hat die Stadt außerordentlich gelitten, und die Spuren der Verwüstungen sind heute noch nicht gänzlich ausgelöscht. Einzelne Bauperioden lassen sich heute kaum mehr auf bestimmte Stadtviertel abtrennen; alte Bauten, die sich aus der Türkenzeit noch herübergerettet haben, stehen unmittelbar neben den Neubauten der Nachkriegszeit. Nur in dem unregelmäßigen Straßennetz der Innenstadt schimmert noch die Anlage der alten orientalischen Siedlung durch. Drei große Straßenzüge lassen sich herausstellen: die eine führt vor dem Hügelrand von W nach O (es ist die große Durchgangsstraße von Saloniki nach Drama), die zweite führt nach SW zum Bahnhof, die dritte zur Artilleriekaserne im SO. Die Infanteriekaserne liegt am Westrand der Stadt, das Militärlazarett am Fuße des Burghügels. Flüchtlingsviertel mit regelmäßiger Straßenanlage liegen im N der Stadt, vor allem aber im SW in Richtung zum Bahnhof. Der Handel der Stadt erstreckt sich auf die Güter, die die Beckenlandschaft hervorbringt und verbraucht. Der Hauptverkehr auf den Straßen geht nach Saloniki, Drama und Kavalla.

3. Drama (Bild 36 und Textkarte Abb. 10)

Die Stadt (34000 Einw.) liegt in günstiger Lage am Nordrand des Beckens auf einer 110 bis 130 m hohen Randhöhe. Gleich unterhalb der Stadt befindet sich eine ergiebige Karstquelle. Aus einer ruhigen türkischen Landstadt entwickelte sich der Ort seit der griechischen Zuwanderung mehr und mehr zu dem selbständigen Handelsmittelpunkt des Beckens. Die Einwohnerzahl betrug 1930 rund 30000. Drama ist ein wichtiges Zentrum des makedonischen Tabakhandels und der Tabakverarbeitung, in der 1933 3700 Arbeiter beschäftigt waren. Die alte Stadt liegt auf den höchsten Anhöhen nördlich des Flusses und zeigt trotz verschiedener moderner Bauten im südeuropäischen Stil mit ihren winkligen Straßen noch ein halborientalisches Bild. Ein zweiter älterer Siedlungskern liegt südlich des Flusses im Anschluß an den Bahnhof. Längs des Flusses selbst zieht sich eine mehr oder weniger breite unbebaute Zone hin. Von räumlich großer Ausdehnung sind die neuen Flüchtlingsviertel, die sich mit ihrem geradlinigen Straßennetz deutlich am nordwestlichen, östlichen und süd-

Generalstab des Heeres
Abt. f. Kriegskarten u. Vermessungswesen
(Gr. IV. Mil.-Geo.)

Berichtigung

zu:

Militärgeographische Beschreibung

von

Nordost-Griechenland

(Stand vom 10. Januar 1941)

1. Seite 17. Die im letzten Abschnitt erwähnte Straße nach Xanthi befindet sich jetzt in gutem Zustand.
2. Seite 20. Oberster Absatz. Die Bahnstrecke Stavros—Tsagesi ist **nicht** vollendet. **Die betreffende Strecke ist auf der Karte 2 zu streichen.**
3. Seite 20. Absatz „Straßen". Von der angegebenen Durchschnittsbreite der Straßen (5 m) ist nur eine Fahrbahn von 2,5 bis 3 m Breite nutzbar.
   Absatz a) Von Saloniki bis Serres: Der Satz „die schlechtesten Wegstrecken . . . bis: (11,1 km vor Drama)." ist zu streichen.
4. Seite 22. Zweiter Abschnitt. Die Zufahrtsrampen der direkten Straße Saloniki—Kavalla sind jetzt fertig. Die Straße ist voll benutzbar. Die Abzweigung nach Elefthera ist nicht makadamisiert und in sehr schlechtem Zustand. Abschnitt 3 f. Der angegebene fahrbare Höhenweg ist nicht benutzbar, da Teile desselben jetzt zerstört sind.
5. Seite 25. Die unter 3. angegebene Straßenbrücke für den Lokalverkehr bei Axiupolis ist eine schmale Holzbrücke.
6. Seite 31. Zweiter Abschnitt und Textskizze Abb. 6. Der Tachinos-See (Achinos-See) ist jetzt trockengelegt. Die Struma fließt in einem kanalisierten Bett.
7. Seite 41. Zweiter Abschnitt. Die Odos Venizelou ist umgetauft in Odos Vass. Konstantinos.
8. Seite 42. Der unter c) Ladeeinrichtungen erwähnte Kran von nominell 30 t Tragfähigkeit bewältigt heute nur noch 15 t.
   Abschnitt d) Lagereinrichtungen. Die Shell-Gesellschaft verfügt über 9 Tanks mit insgesamt 14 000 cbm Fassungsvermögen.
9. Seite 44. Oberster Abschnitt. Ein Gaswerk ist in Saloniki **nicht** vorhanden.
10. Seite 45. Abschnitt Kavalla, Hafen. Die erwähnte 100 m lange Mole ist jetzt fertig.
11. Seite 46. Zweiter Abschnitt. Statt 1000 bis 1500 t Tragfähigkeit muß es heißen 1000 bis 1500 **kg.**
    Die im Abschnitt 3 erwähnte Reede von Kavalla ist durch die neue Mole jetzt auch bei S-Winden hinreichend geschützt.

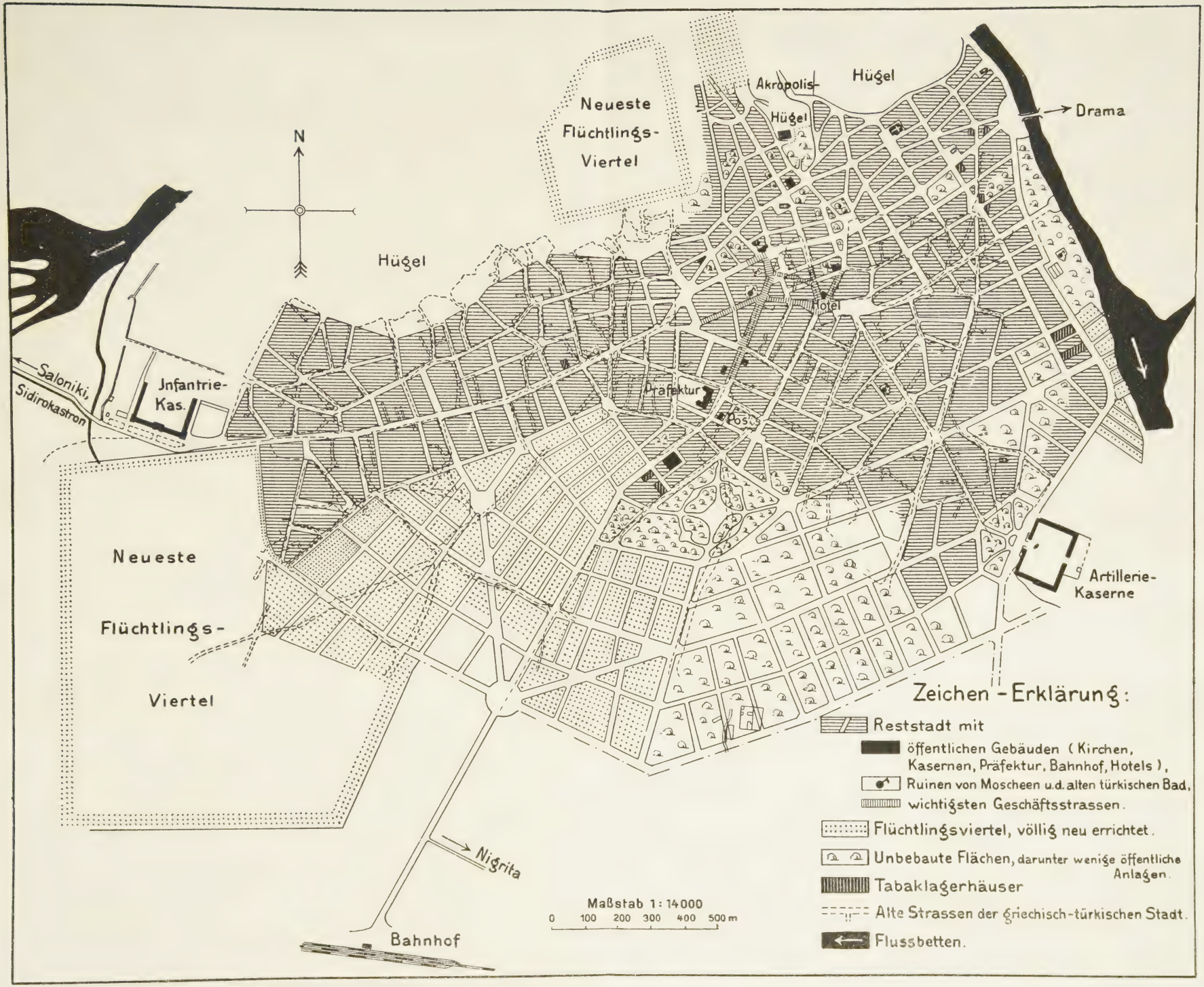


Abb. 9. Stadtgliederung von Serres

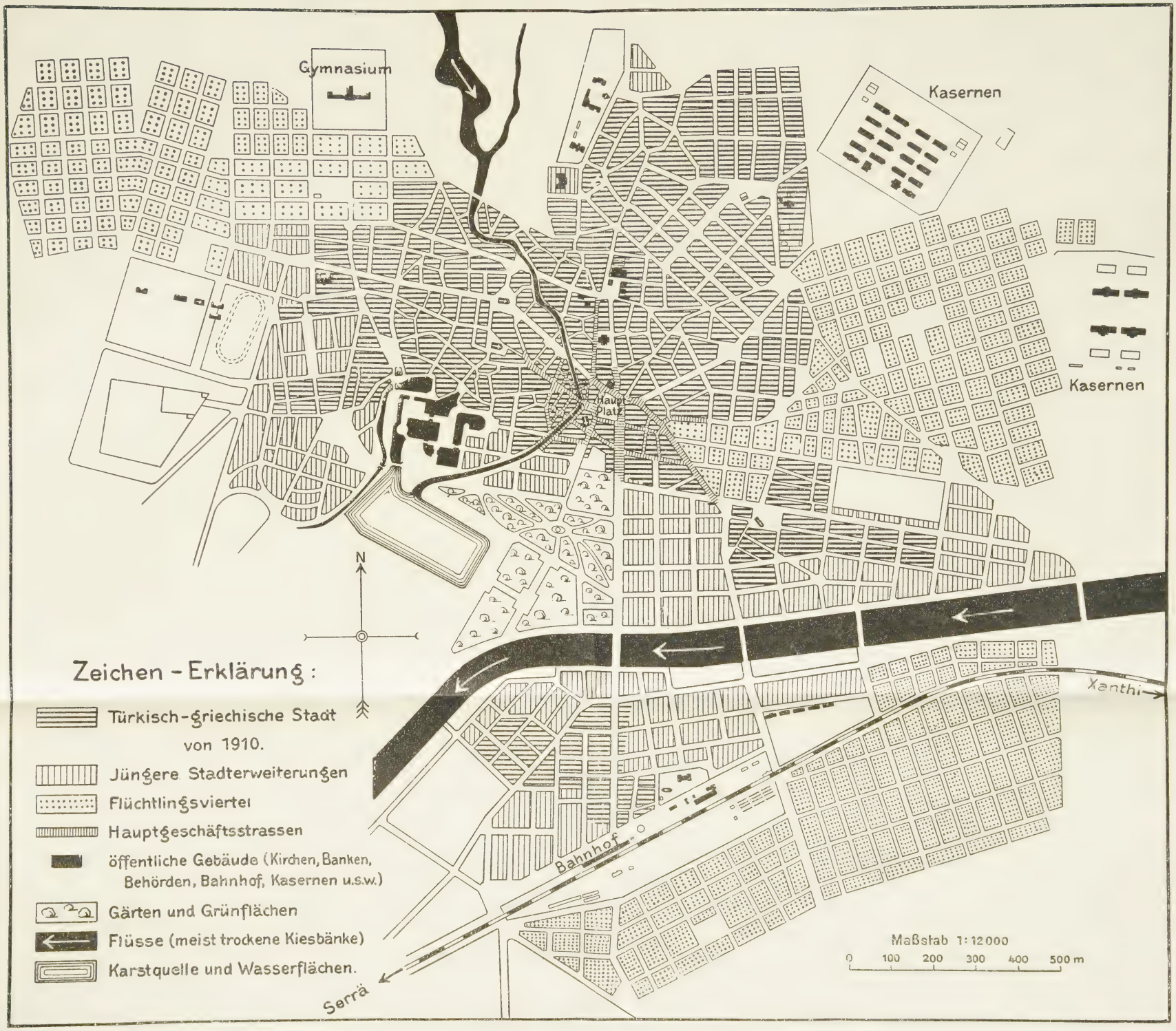


Abb. 10. Stadtgliederung von Drama

östlich
Hafen
beträg
bei ein

Abb. 11. Stadtgliederung von Komotini

lichen Stadtrand in dem Siedlungsbild abheben. Große Kasernenbauten liegen im Nordosten und Osten außerhalb der geschlossenen Siedlung. Die Flußläufe innerhalb des Stadtgebietes führen nur nach starken Niederschlägen in den nördlichen Randgebirgen des Beckens Wasser und liegen sonst als Kiesbänke trocken da.

4. Kavalla (Bild 37 bis 40)

Kavalla ist mit 54000 Einwohnern die bedeutendste und größte Stadt Ostmakedoniens und zugleich dessen einziger Hafenort. In prächtiger Schutzlage lagert sich zu Füßen der Burg die orientalische Altstadt mit ihrem dichten Gewirr von Straßen und Gassen auf den Abhängen einer weit in das Meer hinaus vorspringenden Granitkuppe. An diesen ältesten Stadtteil schließt sich auf den Berghängen der Buchten östlich und westlich der Halbinsel die neue türkisch-griechische Stadt aus dem Jahre 1910 an. Hafenplatz, Markt, Tabaklagerhäuser und Zigarettenfabriken liegen in diesem Stadtteil. Zwischen Hafen und Markt dehnt sich das Hauptgeschäftsviertel aus, im westlichen Teil liegt das Verwaltungsviertel. Mitten über die belebtesten Stadtviertel hinweg führt der mittelalterliche Aquädukt, der das Wasser von den Berghängen hinüber zu der Altstadt auf der Halbinsel leitete. Ein starkes Anwachsen der Bevölkerung brachte der Flüchtlingsstrom nach dem griechisch-türkischen Krieg. Nun entstanden als drittes Element im Stadtbild die großen Flüchtlingsviertel im äußersten O und W mit ihren eintönigen Reihenhäusern, wobei das starre Gitterschema der Straßen einige Abwandlung durch die Anpassung an das Gelände erfährt. Trotzdem sind die Böschungswinkel der Straßen oft recht steil.

Die bedeutendste Rolle im Wirtschaftsleben der Stadt spielt der Tabakhandel und die Tabakindustrie. Die Wasserversorgung der Stadt wurde durch eine Rohrleitung erweitert, die das Wasser aus den Sümpfen von Philippi mittels Pumpwerks über den Sattel von Kavalla zur Stadt führt. Das Fehlen einer Eisenbahnverbindung ist von großem wirtschaftlichen Nachteil für die Stadt, die dadurch in ihrem Verkehr völlig auf den Hafen angewiesen ist. Die Ausfuhr besteht vorwiegend aus Tabak.

Hafen: Kavalla besitzt keinen natürlichen Hafen und ist in seiner Lage den Südstürmen frei ausgesetzt. Daher war die Erbauung künstlicher Anlagen zum Schutz der vor Anker liegenden Schiffe notwendig. Im S ist eine ost-westlich verlaufende Mole von 200 m Länge im Bau und war Anfang 1940 fast vollendet. Im O liegt ein 300 m langer Kai mit Anlegemöglichkeit und ausgedehntem Gelände zur Güterlagerung. Der alte Hafen im N kann nur von Segelschiffen benutzt werden. Eine westliche Hafenmole ist im Bau, war im Dezember 1939 aber noch nicht ganz vollendet. Die Wassertiefe am Eingang des Hafens beträgt 11 m, das Hafeninnere soll durch Ausbaggerung auf 8 m Tiefe gebracht werden.

Außerdem besteht ein 600 m langer Hafendamm an der Küste nordnordöstlich des Leuchtfeuers von Kavalla. Die Schiffe müssen im N dieses Hafendammes ankern, 400 m von seinem Ausgangspunkt. Die Wassertiefe beträgt längs des Dammes 14 bis 18 m. Im Schutze des Dammes kann bei einer Tiefe von 14 m ein Torpedobootszerstörer anlegen.

Die Hafeneinrichtungen sind sehr unzureichend; Eisenbahnen bestehen nicht; die Anzahl der Lagerschuppen ist gering.

Zur Entladung der Schiffe am Kai dienen 2 kleine fahrbare Handkrane von 1000 bis 1500 t Tragfähigkeit. Auf dem Westkai des Segelschiffhafens läuft ein fahrbarer elektrischer Kran von 3500 kg Tragfähigkeit.

Am Kai können gleichzeitig 2 Schiffe mit 6 m Tiefgang anlegen, oder ein Schiff mit 7 bis 8 m Tiefgang oder 1200 bis 1500 t. Schiffe, die auf Reede vor Anker liegen und ihre Ladung mit Leichtern löschen, sind den starken Südwinden ausgesetzt und flüchten bei ungünstigem Wetter häufig in den geheimen Kriegshafen von Elefthera (17 km südwestlich von Kavalla). Am westlichen Ende der Reede liegt eine Getreidemühle mit Silo, von wo aus bei ruhiger See direkt in die Schiffe verladen werden kann.

Der Abtransport der Güter in das Hinterland wird erschwert durch das Fehlen einer Eisenbahnverbindung und die schlechte Beschaffenheit der Straßen. Arbeiten sind im Gange, um einen neuen Abfahrtweg zu schaffen. Wegen der starken Steigungen und schlechten Kurven beim Ausgang aus Kavalla dürfen die Lastkraftwagen nicht zu schwer beladen sein.

5. Xanthi

Die alte Stadt wurde in strategisch wichtiger Lage dort gegründet, wo der Esketse Potamos aus dem Gebirge in die Ebene hinaustritt und hatte dieses wichtige Einfallstor der Bulgaren zu decken. Beim Austritt in die Ebene wirft der Fluß große Schotterbänke auf, verbreitert sein Bett und verdunstet im Sommer schnell. Das Gemisch der Nationalitäten, vor allem Griechen und Türken, daneben Armenier und Juden, ist auch nach der Umsiedlung heute noch groß.

Die Altstadt, das Wohnviertel der Türken, trägt heute noch stark orientalisches Gepräge (vgl. Bild 43 und 44). Etwa seit 1900 entstand das Flüchtlingsviertel „Magirmahala", das vor allem mohammedanische Flüchtlinge aus Bulgarien aufnahm. Dieser Stadtteil ist regelmäßiger gebaut und der Hausbau dort europäisch. Das dritte Element in der Stadtanlage bilden die in den zwanziger Jahren entstandenen Flüchtlingsviertel, die dasselbe eintönige Gitternetz der Straßen mit reihenweise erbauten Häusern zeigen wie in den anderen Städten Makedoniens und Westthrakiens. Diese neuen Stadtteile liegen im SW, SO und O der Stadt, östlich des Flusses. Die Flüchtlingsströme vermehrten die Einwohnerzahl der Stadt um mehr als 100%. So betrug die Zahl der Einwohner 1920 noch 16500, während die Stadt heute mit 34000 Einwohnern der größte Ort Westthrakiens ist. Wirtschaftlich wichtig ist die Tabakausfuhr.

6. Komotini (vgl. Stadtplan Abb. 11)

Komotini (32000 Einw.), die Hauptstadt des Generalgouvernements Westthrakien, liegt in etwa 40 m Meereshöhe ganz flach in der Ebene vor dem Gebirge an dem im Sommer periodisch trockenen Flußlauf Bulutsa dere. Die Stadt ist ursprünglich eine byzantinische Gründung und deckte mit ihrer im N der Siedlung gelegenen Burganlage (360 m) den Weg nach

Bulgarien über den Paß Balkan Turesi. In ihrer Eigenschaft als starke griechische Garnison prägt sich auch heute noch die strategisch bedeutungsvolle Lage der Stadt an der Stelle des früheren bulgarischen Korridors zum Ägäischen Meer hin aus. Unter allen Städten des westlichen Thrakiens trägt Komotini am meisten die Züge einer orientalischen Stadt. Das älteste Stadtviertel, die türkische Altstadt, breitet sich mit ihren winkligen Gassen zu beiden Seiten des Flußbettes aus. Ein neuerer griechischer Teil schiebt sich am nördlichen Flußufer korridorartig zwischen die türkischen Straßenzüge ein. In dieser Griechenstadt und den randlich nach S anschließenden türkischen Straßen hat sich das Hauptgeschäftsviertel entwickelt, hier und östlich davon befinden sich auch die Marktplätze. Die einzelnen Berufe sind vielfach nach Straßen getrennt. Weitere griechische Stadtteile schließen ringsum an diesen Stadtkern an. In ihrer Bauweise tragen sie den Charakter neuerer südeuropäischer Städte. Als letztes Element treten auch hier am Stadtrand die neuen großen Flüchtlingsviertel in ihrer eintönig schematischen Straßenanlage und Bauweise hinzu. Ein solches Viertel dehnt sich nach SW in Richtung zum Bahnhof hin aus, ein zweites liegt im SO, das dritte im N der Stadt bei den Kasernen.

Wirtschaftliche Bedeutung besitzt die Stadt vor allem als Mittelpunkt der reichen landwirtschaftlichen Umgebung, deren Haupthandelsplatz sie ist. Allerdings brachte die neue Grenzziehung nach dem Weltkrieg einen bedeutenden Verlust des Hinterlandes mit sich, liegt doch heute die bulgarische Grenze im N nur 16 km von der Stadt entfernt. Garten- und Weinbau ist in nächster Nähe der Stadt hoch entwickelt, daneben bilden Getreide, Tabak und Vieh die Haupthandelsprodukte. Die industriellen Betriebe, Mühlen-, Leder- und Wollindustrie, verarbeiten die Erzeugnisse der Landwirtschaft. Wichtig sind die Viehmärkte. Die Hauptmenge des Getreides wird nach Alexandrupolis versandt, während Viehtransporte vor allem nach Drama und Doxaton gehen. Das Klima der Stadt ist wegen der außerordentlich hohen Sommertemperaturen berüchtigt. Die große Hitze erschwert auch die Wasserversorgung der Stadt ungeheuer, zumal der quellenreiche Gebirgsrand zu weit von der Stadt entfernt liegt. Verschiedene Stadtteile werden durch Artesische Brunnen mit gutem, kaltem Grundwasser versorgt. Eine veraltete, schadhafte Leitung bringt außerdem aus 12 km Entfernung aus den Bergen Wasser herbei, das aber während der Hitzeperiode als Trinkwasser nicht einwandfrei ist.

Das Bevölkerungsbild ist auch nach der Umsiedlung nicht einheitlich geworden. 1928 lebten in der Stadt neben 15500 Griechen etwa 14000 Türken und 1100 Juden.

7. Alexandrupolis

Alexandrupolis (15000 Einw.). Erst in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts ist Alexandrupolis (Dedeagatsch) als bewußt gegründete Siedlung entstanden und trat das Erbe der beiden Städtchen Enos und Pherrae an, die teils aus ungünstigen klimatischen Verhältnissen (Verseuchung mit Malaria), teils durch die neuen Grenzziehungen ihre einstige Bedeutung eingebüßt hatten. Alexandrupolis liegt in gesunder Lage direkt am Meer an einer Stelle, wo eine Bodenschwelle von 30 m bis an den Strand herantritt. So sorgen selbst an den heißesten Sommertagen die frischen Seewinde für angenehme Abkühlung.

Hafen: Die natürlichen Voraussetzungen zur Anlage eines Hafens waren hier allerdings äußerst ungünstig, denn der Strand ist flach, und die Wassertiefe beträgt nahe der Küste nur 1 bis 2 m. Durch künstliche Bauten wurde ein kleines Hafenbecken angelegt, dessen Breite 85 m beträgt. Seine Umgrenzung bildet ein Kai (115 m lang) in Richtung SW—NO, an seinem nordöstlichen Ende springt senkrecht dazu eine 50 m lange Mole vor. Ein in rechtem Winkel gebauter Wellenbrecher schließt die beiden noch offenen Seiten des Beckens von der See ab. Dieser alte Hafen ist nur für kleine Schiffe von 2 bis 3 m Tiefgang zu benutzen. Neue Hafenbauten sind im Gange, über den Stand der Arbeiten ist aber nichts bekannt. Etwa 350 m nordöstlich des Hafens sind zwei 4 m breite Landebrücken gebaut, an denen die Wassertiefe 2 m beträgt. Größere Schiffe müssen auf der Reede vor Anker gehen, wo sich in 7 m Tiefe sandiger Untergrund findet. Unsicher wird der Aufenthalt dort bei SW-, S- und SO-Stürmen. Die Entladung der auf der Reede liegenden Schiffe geschieht durch den Verkehr mit Leichtern. In dem kleinen Hafenbecken befindet sich ein fester Kran mit Handbetrieb von 2,5 t Tragfähigkeit, außerdem ist ein Schwimmkran mit 5 t Tragfähigkeit vorhanden, der gleichzeitig auch als Bagger dient. Auf den Kais liegen 3 Lagerhäuser der Eisenbahn mit einer Fläche von 1500 qm, ebenso befinden sich bei den Landebrücken 3 Lagerräume mit 1800 qm Flächenraum. In der Stadt können in staatlichen Lagerhäusern 12000 t Getreide untergebracht werden. Brennstoffvorräte sind nicht vorhanden. Vom Bahnhof aus führt Gleisanschluß bis zu den Anlegestellen. Die Güter, die ins Hinterland weitergehen, müssen mit der Bahn befördert werden, denn die Straße von Alexandrupolis nach Komotini, die sich im Dezember 1939 in Ausbesserung befand, war überlastet und ungeeignet für Verkehr in beiden Richtungen. Der Umschlag im Hafen betrug 1938 61629 t, das sind 200 t täglich. Bei achtstündiger Arbeitszeit wäre die Leistung auf 1000 t zu steigern, bei 16stündiger Arbeitszeit auf 1200 t. Die Ausladung motorisierter Verbände in großer Zahl wäre sehr schwierig oder fast unmöglich wegen des Mangels an geeigneten Hebemaschinen. Für die Ausschiffung kämen vielmehr Kleingüter in Frage (Proviant, Munition), die durch Menschenkraft transportiert werden können.

Im August und September ist der Hafen von kleinen Dampfern stark belebt, die Getreide nach Saloniki und dem Piräus bringen. Mehl und Getreide stehen im Güterumschlag an erster Stelle. Der Schiffsverkehr ist bedeutend größer als in Porto Lago, ebenso wie der Eisenbahngüterverkehr viel bedeutender ist als in Xanthi oder Komotini. Alexandrupolis ist eben der Hafen für ein volkreiches Hinterland, das allerdings durch die politischen Grenzen stark eingeengt wird. Außer einigen Ziegeleien und Mühlenbetrieben ist keine nennenswerte Industrie vorhanden.

Durch die vielen Kriege der letzten Jahrzehnte hatte die Stadt schwer zu leiden. Die Bevölkerung wurde aber durch den großen Strom von Flüchtlingen wieder ergänzt, ja sogar bedeutend vermehrt, so daß die Einwohner nun zu $^{6}/_{7}$ Griechen sind. Die Flüchtlinge bilden das überwiegende Element in der Bevölkerung, doch heben sich die neuen Flüchtlingsviertel kaum von dem älteren Stadtteil ab, weil auch hier schon von Anfang an ein regelmäßiges Straßenschema entstanden war. Lediglich die Bauweise der Häuser ist in den Flüchtlingsvierteln bescheidener als in der Innenstadt.

5. Militärisch wichtige Landestellen

1. Amphipolis (Tsagesi)

Dieser geheime Kriegshafen liegt an der Mündung des Deltas der Struma und wird durch eine Insel von dem Fluß getrennt. Der Hafen hat zwei Eingänge, einen von S direkt vom Meer her, den anderen im N, wo ein Kanal das Hafenbecken mit der Struma verbindet. Rechtwinklig zum Ostufer des Hafens sind vier Landungsbrücken aus Beton erbaut worden. Sie haben eine Länge von 70 m, eine Breite von 17 m, und die Wassertiefe beträgt an ihrem Ende 8 m. Diese Landestellen sollen Eisenbahnanschluß erhalten, ein fahrbarer Kran von 10 t Tragfähigkeit ist bereits vorhanden. Zufahrtswege sind die Straße von Saloniki nach Kavalla sowie die Straße von Amphipolis nach Rakova (Richtung Serres). Verbindung auf dem Wasserwege besteht durch die Struma und den Kanal von Petilinos. Eine im Bau befindliche Eisenbahn, die in Anghista die Linie Serres—Drama erreichen wird, sollte im Frühjahr 1940 fertiggestellt sein. Außerdem soll der Hafen durch eine Eisenbahn mit Stavros verbunden werden, dem Endpunkt der Schmalspurbahn Sarukli—Stavros, die auf Normalspur umgebaut werden soll. Allem Anschein nach soll Amphipolis zur Ausladung von Kriegsmaterial bestimmt sein, während die Häfen Elefthera und Keramoti ausschließlich der Truppenverladung dienen sollen.

2. Elefthera

17 km südwestlich von Kavalla ist in einer kleinen, nur nach O offenen Bucht der kleine geheime Kriegshafen Elefthera angelegt worden. Die Bucht ist zwar klein, aber gut geschützt und bietet Raum für mehrere Schiffe.

Im O befindet sich eine alte Anlegebrücke von 120 m Länge, 20 m Breite und einer Wassertiefe von 7 bis 8 m am Ende.

Eine neuere Anlegebrücke liegt im W. Ihre Länge beträgt 200 m, die Breite 20 m und die Wassertiefe am Brückenende 10 m. An jeder Seite der Brücke kann ein Schiff von geringer Länge anlegen.

Ladung und Entladung können ebenfalls längs eines Kais vorgenommen werden, der für militärische Zwecke erbaut wurde. Hinter den Landebrücken sind Lagerplätze von je 2 ha Fläche eingeebnet worden. In der unmittelbaren Umgebung des Hafens stehen weitere sehr große Flächen, die für ein Truppenlager geeignet wären, zur Verfügung.

Zufahrtsstraße: Eine neue 12 km lange Straße verbindet den Hafen mit der Straße Saloniki—Kavalla. Alle 800 m sind verbreiterte Ausweichstellen angelegt worden. 2 km vor dem Hafen teilt sich die Straße in zwei Äste, die auf die beiden Landungsbrücken zulaufen.

3. Porto Lago

Der Ort liegt im Innern einer flachen Bucht, in der der Schiffsverkehr durch wandernde Sandbänke noch erschwert wird. Die Siedlung selbst besteht nur aus wenigen Fischer-, Kaffee- und Handwerkerhäusern. In seiner Verkehrsbedeutung ist Porto Lago durch Xanthi abgelöst worden; denn nachdem Xanthi Eisenbahnanschluß bekommen hatte, zog sich der

Verkehr von der Küste fort an den Rand des Gebirges, wanderte vom Schiff auf den Schienenweg ab. Auch die Zigarettenfabriken wurden nach Xanthi verlegt. So betrug der Schiffsverkehr in Porto Lago 1914 nur noch 11 Dampfer und 102 Segler im Vergleich zu Alexandrupolis, das von 300 Dampfern und 271 Seglern angelaufen wurde. Küstensegler vermitteln den Hauptverkehr im Hafen von Porto Lago. Sie dienen vor allem der Maisausfuhr, während der Tabak, das wichtigste Ausfuhrprodukt des Hinterlandes, den Weg über Kavalla nimmt. Größere Schiffe müssen weit draußen auf der Reede vor Anker gehen und werden durch Leichter be- und entladen. Neuerdings ist das Hafenbecken verbessert worden, im Ostteil wurde ein Kai aus Zement angelegt von 15 m Länge und 15 bis 20 m Breite. Krane sind nicht vorhanden, so daß man bei der Be- und Entladung der Schiffe ganz auf den Verkehr mit Leichtern angewiesen ist. Nach dem Buru-See soll ein Kanal durchgestochen werden, um Schiffen den Zugang zu dem geschützten See zu ermöglichen. Durch die Straße von Xanthi nach Komotini, die über Porto Lago führt, ist der kleine Hafenplatz gut mit dem Hinterland verbunden.

4. Keramoti

Der Hafen liegt im äußersten Osten der Bucht von Kavalla gegenüber der Insel Thassos, etwas westlich außerhalb des Deltas der Mesta. Geplant war eine Landebrücke aus Beton von 90 m Länge und 20 m Breite. Eine im Bau befindliche Straße soll den Hafen mit Chrissopolis verbinden, wo dann der Anschluß an die große Durchgangsstraße Kavalla-Xanthi erreicht wird. Im Sommer 1940 sollten die Arbeiten zu Ende geführt werden.

5. Katerini

Bei Katerini auf der Westseite des Golfs von Saloniki sollten im März 1940 Arbeiten zur Anlage eines Kriegshafens aufgenommen werden. Baumaterial war bereits dorthin abgesandt worden. Über den heutigen Stand der Arbeiten ist nichts bekannt.

Neugriechisch

Zur Wiedergabe der griechischen Sprache wird ein eigenes (griechisches) Alphabet verwandt. Im Text ist die griechische Namensform in phonetischer Umschrift unter Beifügung der noch gebräuchlichen türkischen Namensformen benutzt worden.

	Kartenschrift (Kursiv)	Aussprache
Α α	*a*	= a
Β β	*β*	= w
Γ γ	*γ*	= gh (Gaumenlaut wie [norddeutsch] in »Wagner«)
Δ δ	*δ*	= dh (wie das englische th, nur etwas weicher)
Ε ε		= e
Ζ ζ	*ζ*	= s (weiches [stimmhaftes] s wie in Nase)
Η η	*η*	= i
Θ θ	*θ*	= th (wie das harte [stimmlose] englische th, oft wie s)
Ι ι		= i
Κ κ	*κ*	= k
Λ λ	*λ*	= l
Μ μ	*μ*	= m
Ν ν		= n
Ξ ξ		= x
Ο ο		= o
Π π	*π*	= p
Ρ ρ		= r
Σ σ ς	*σ*	= ß (scharf am Anfang, weich in der Mitte eines Wortes)
Τ τ	*τ*	= t
Υ υ		= i
Φ φ		= f
Χ χ		= ch (meist hart wie in »Buch«, nur vor Vokalen ε, η, ι, υ und Doppellauten αι, ει, οι weich wie in »Teich«)
Ψ ψ		= pß
Ω ω		= o
αι		= e, ä
αυ		= aw, vor harten Konsonanten af
γγ		= ng
γκ		= ng, g (in Fremdwörtern)
ει		= i
ευ		= ew, vor harten Konsonanten wie ef
ηυ		= iw, vor harten Konsonanten wie if
οι		= i
ου		= u
μπ		= mb, in Fremdwörtern wie b
ντ		= nd, in Fremdwörtern wie d

1. Geländebezeichnungen

Meer = thálassa
Golf, Meerbusen = kólpos
Meeresstrand, Küste = akrothalassía
Lagune, seichte Stelle = limnothálassa, ténagos
Sandbank, Klippe = xéra
Kap, Ende, Spitze = ákra, akrotíríon
Insel = nísos
Halbinsel = chersónisos
Strand, Ufer = alípedon, jialós
Küste = aktí
Sandküste = akti ammiódhis
Felsenküste = akti wrakódhis
Quelle = pijí
Bach = rhíax
Fluß, Strömung, Trockenbett eines Baches = rhewma, potamós
Flußmündung = ekwolä potamú
Einfahrt, Mündung = stómion
Furt = póros
See = límni
Pfuhl = lútsa
Berg, Gebirge = óros, wunó
Bergrücken = rhachí, akróría
Gipfel = kórimwos, kolofón, ákron
Enge, Schlucht = klissúra, langádhi
Engpaß, Pässe = stenón, stená
Hügel = lófos, wunáki
Höhlen, Höhle = spília, spílion
Tal, Täler = kilás, kiládha
steiler Abhang = krimnória
Vulkan = kämení
Ebene = kámbos
Grund, Boden = pithmín
Sand = ámmos
Stein, Felsen = lithos, pétra
Sumpf, Morast = élos, wáltos, télma
Schlamm = láspi
feuchter Boden = édhafos igrón
Baum, Bäume = dhéndron, dhéndra
Wald = dhásos
Laubwald = dhásos kinón
Nadelwald = dhásos welonoïdhón dhendrón
Gehölz = xilo
Gebüsch = lokmä
Schilf = kalamonís
Feld = ágros
Wiesen = limonís
Gräben = táfri
Garten = kípos, periwóli
hoch, lang = ipsilós
tief = wathís
seicht, flach = awathís, rhichós
sumpfig = tenagódhis
feucht = igrós
trocken = xirós
sandig = psammódhis
oben = áno
unten = káto
links = aristerós
rechts = dexiós
schwarz = mélas, mawrós
weiß = áspros, lefkós
klein = mikrós
groß = megálos
dunstig = atmoïdhís
wolkig = nefelódhis
felsig = wrachódhis
unzugänglich = áwatos, anísodhos
breit = platis
niedrig = chamilós
alt = paläós
heilig = ájos

2. Himmelsrichtungen

Norden = worrás
Osten = anatolí, apiliótis
Süden = nótos, mesimwría
Westen = dhísis, séfiros
Nordosten = worioanatoliká
Südosten = notioanatoliká
Südwesten = notiodhitiká
Nordwesten = woriodhitiká
nördlich = worinós
östlich = anatolitikós, anatolikós
südlich = nótios, mesimwrinós
westlich = dhitikós

3. Verkehr

Straße, Weg = dhrómos, odhós
Straße im Bau = odhós ipò kataskewín
unbrauchbare Straße = odhós mi en grísi
Fahrstraße = dhrómos ammaxitós
Wagen = ámaxa, karótsa
Autostraße = dhrómos jiá awtokínita
Auto = awtokíniton
Achtung! = prosochí! προσοχή, ΠΡΟΣΟΧΗ

Kreuzung = stawrodhrómi
Wegweiser = pinakídhes en epigrafi
Platz = platía
Fahrrad = podhílaton
Pfad = monopáti
Saumpfad für Maulesel = imionikí odhós éwwatos
Brücke = jéfira
Steinbrücke = jéfira lithóstistós
Eisenbrücke = jéfira sidhirá
Holzbrücke = jéfira xilíni
Eisenbahn = sidhiródhromos
Eisenbahn mit breiter Spur = sidhiródhromos grammí platía
Eisenbahn mit schmaler Spur = sidhiródhromos grammi stení
Station, Bahnhof = stathmós
Geleise = sidhirá
Tunnel = tunéli
Schwebebahn = sidhiródhromos enaërios
Schiff = náfs, plíon
Dampfer = atmóplion
Barke, Boot, Kahn = wárka, warkúla, lémwos
Fährmann = warkáris
Fähre = pérama, porthmía
Fähre für Personen = porthmía dhí anthrópus
Fähre für Wagen = porthmía dhí amaxía
Hafen = limín
kleiner Hafen = liménion, limenískos
Ankerplatz = angirowólion
Landungsplatz = apowáthra
Ufer, Kai = óchthi
Mole, Hafendamm = mólos
Schleuse = nerodhésia
Dock = eschára
Werft = eschárion, nawpijíon
Leuchtturm = fáros
Leuchtfeuer = fanós
Kran = jeráni

4. Gebäude

Stadt = pólis, ásti
Vorstadt = proástion
Dorf, Marktflecken = kómi, chóra, choríon
kleine Stadt = políchni
Markt = agoräos
Kirche = ekklisía
Rathaus = dimarchíon
Polizei = astinomía
Post = tachidhromíon
Krankenhaus = nosokomíon
Schule = skolió, scholíon
Gasthaus, Hotel = xenodhochíon
Schlachthaus = makellíon
Handelshaus = ikos emborikós
Haus, Gebäude = spíti, ikía, íkos, ktírion
Speicher = apothíki
Fabrik = ergostásion
Mühle = mílos
Windmühle = anemómilos
Wassermühle = idhrómilos
Wasserleitung = idhragojíon
Brunnen = fréar, pigádhi
Bad = lútra
Heilbäder = iamatiká lútra
Kloster = moní
Mauer = tíchos
Friedhof = nekrotáfia
Kapelle, Moschee = témenos, tsamí
Grab = táfos
Denkmal = mnimíon
Turm = pírgos
Ruine = erípion

5. Unterkunft, Verpflegung

Zimmer = dhomátio
Bett = krewwáti
Stroh = áchiro
Decke = sképasma
Eimer = kuwás, kádhos
Schüssel zum Waschen = lekáni
Schüssel, flach, tief = apláddha, gawátha
Teller = piáto, pinákion, dhískos
Messer = machäri, máchära
Gabel = pirúni, peróni
Löffel = kutáli, kochliário
Becher = kúpa
Trinkglas = potíri
Flasche = botília
Tisch = trápetsa, trapétsi
Stuhl = karékla
Kaufladen = magási
Wasser = neró, ídhor
Wein = krasí
Bier = bíra
Milch = ghála
Brot = psomí
Ei, Eier = awgó, awgá
Butter = wútíro

Käse = tirí
Zwieback = paximádhi
Fleisch = kréas
Fisch = psári
Salz = aláti
Zucker = tsáchari
Kartoffel = patáta
Gemüse = láchana
Obst = frúta
Weintraube = stafíli, stafilí
Oliven = eliá
Apfel = mílo
Feige = síko
Seife = sapúni
Handtuch = prosópsi, chiró-maktron

6. Militärische Ausdrücke

Soldat = stratiótis
Offizier = axiomatikós
General = stratijós
Festung, Burg = akrópolis, kástro
Kaserne = katsárma, stratón
Schützengraben = tachískapton, charákoma
Artillerie = pirowolikón
Infanterie = petsikón
Kavallerie = ippikón
Pferd = álogo, íppos
Wagen = ámaxa, karótsa
Waffen = ármata
Kanone = kanóni, tilewólon
Gewehr = túféki, óplon, árma
Maschinengewehr = poliwólon, leichtes: oplopoliwólon
Pistole = pistóli
Säbel = spathí
Batterie = pirowolíon
Funkstation = stathmós asirmátu
Flugplatz = aërodhrómion
Flughafen = aëróskala, aërolimín
Flugzeug = aëroplanón
Flugzeugführer = pilótos, odhigós
Flugzeugmotor = kinitír aëroplánú
Bombenflugzeug = aëroplanón wom-wardhismú
Fliegerabwehr = antiaëroporikí ámina
Fliegerabwehrgeschütz = antiaëroporikón tilewólon
Fernsprechstelle = tilefonikós stathmós
geheim! = krifós, krifios (*κρυφός, κρύφιος*)

7. Allgemeines, Fragen, Redensarten

Zeit = kärós
Stunde = óra
Mittag = mesiméri
Mitternacht = mesánikta
heute = símera, símeron
am Tage = tín iméra
nachts = tin níkta
gestern = echtés, chthés
jetzt = tóra, nín
sofort = amésos
hier = edhó
dort = ekí
Herr = kírios, Anrede: kirië
Frau = jinäka, kiría, kirá
Arzt = iatrós
Zahnarzt = odhontoïatrós
Papier = chartí
Tinte = meláni
Bergwerk = orichíon
Ziegelei = keramíon
Abflußröhren = ämasiä
Sonne = ílios
Mond = fengári
Wind = ánemos, pnéwma
Sturm = trikimía
Regen = wrochí
Esel = gaïdharos
wo? = pú
wann? = póte
wohin? = jiá pú, pú
woher? = apó pú, póthen
wie? = pós
wo ist, sind? = pú ínä
wer ist da? = pióz ínä
wo ist der Weg } pú ínä í odhós
nach der Stadt? } stín pólin
haben Sie? = échete
gibt es? = échi
haben Sie nicht? = dhén échete
wieviel kostet? = póso kostítsi (échi)
ich will haben = thélo na écho
ich will etwas essen (trinken) = thélo na fágo kátiti; thélo na píno kátiti
ich brauche, bedarf = chriátsomä, écho anánkin
Geld = chrímata
ich will bezahlen = thélo na plirónο
ja = nä
nein = óchi
gewiß = málista
besten Dank! = ewcharistó polí

8. Zahlen

1 = éna	20 = íkosi
2 = dhío	30 = tríanda
3 = trís	40 = saránda
4 = tésseres	50 = penínda
5 = pénde	60 = exínda
6 = éx	70 = ewdomínda
7 = eftá	80 = ochtónda
8 = októ	90 = enenínda
9 = ennéa	100 = ekató
10 = dhéka	200 = dhiakósiës
11 = éndheka	300 = triakósiës
12 = dhódheka	400 = tetrakósiës
13 = dheka trís	500 = pendakósiës
14 = dheka tésseres	600 = exakósiës
15 = dheka pénde	700 = eftakósiës
16 = dheka éx	800 = ochtakósiës
17 = dheka eftá	900 = enakósiës
18 = dheka októ	1000 = chíliës
19 = dheka ennéa	

9. Geld, Maße, Gewichte

Geld (chrímata): 1 Drachme = 100 Leptá
Wegemaß: Stadion = 1 km
Längenmaß: Pik = 0,64 m
Flächenmaß: Stremma = 10 a
Getreidemaß: Kilo = 35,70 l
Flüssigkeitsmaß: Barela = 48,00 l
gr. Gewicht: Kantar = 56,32 kg
kl. Gewicht: Oka = 1280 g

Vergleichende Tabelle der Orts- und Geländebezeichnungen auf den gebräuchlichsten Kartenwerken

Städte

1 : 1 000 000 SO-Europa, S-Blatt	1 : 1 000 000 internationale Karte Zusammendruck deutsche Sonderausgabe 1940	1 : 100 000 deutsche Sonderausgabe 1940	1 : 200 000 Wiener Ausgabe	1 : 100 000 amtliches griechisches Kartenwerk (dahinter Aussprache)
Thessaloniki (Salonique)	Salonika (Thessalonike)	Thessaloniki (Saloniki)	Saloniki (Selanik, Solun)	*ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ* = thessaloniki
Ghiannitsa	Yiannitsa	Jiannitsa (Jenitsa)	Jenidže Vardar (Janica)	*ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ* = jiannitsa
Sérrai	Séres (Serrai)	Serre	Seres (Sere)	*ΣΕΡΡΑΙ* = sérrä
Xánthi	Eskeje (Xanthi)	Xanthi	Xanthi (Eskidže, Ksansi)	*ΞΑΝΘΗ* = xánthi
Komotini	Guinuljina	Komotini	Gümüldžina	*ΚΟΜΟΤΙΝΗ* = komotíni
Edessa	Edessa	Edessa	Vodena	*ΕΔΕΣΣΑ (ΒΟΔΕΝΑ)* = edessa (wodhena)
Néon Petritsi	N. Petritsi	Neon Petritsi	Vetrina	*Νεο Πετρίτσι (Βετρινα)* = neo petritsi (wetrina)
Klidi	Kleidi (Rupel)	Klidi (Rupel)	Rupel	*Κλειδιον (Ρουπελ)* = klidhion (rhupel)
Sidirókastron	Sidirokastron	Sidirokastron	Demirhisar	*ΣΙΔΗΡΟΚΑΣΤΡΟΝ* = sidhirokastro(n)
Kato Nevrokópion	Kato Neyrokopi	Kato Newrokopion	Kato Nevrokopion*)	*Κατω Νευροκόπιον* = kato newrokópion
Prossotsani	Prossotsani	Prosotsani	Prosočani	*Πυρσόπολις (Προσοτσάνη)* = pirsopolis (prosatsáni)
Paranestion	Buk	Paranestion (Bukia)	Paranestion (Buk)	*Παρανεστιον (Μπουκια)* = paranestion (bukia)
Echinos	Shahixi	Echinos (Sachin)	Šahin	*Εχῖνος (Σαχίν)* = echínos (sachín)
Sapaí	Shabhane (Sbabji)	Sappä		*ΣΑΠΠΑΙ (Σαπτσι)* = sappä (saptsi)
Didymotichon	Demotika	Didimotichon	Dimotika	*ΔΙΔΥΜΟΤΕΙΧΟΝ* = dhidimotichon
Alexandroúpolis	Dede Agach	Alexandrupolis	Dedeagač	*ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ* = alexandrúpolis

*) Zernovo

Seen

1:1 000 000 SO-Europa, S-Blatt	1:1 000 000 internationale Karte Zusammendruck deutsche Sonderausgabe 1940	1:100 000 deutsche Sonderausgabe 1940	1:200 000 Wiener Ausgabe	1:100 000 amtliches griechisches Kartenwerk (dahinter Aussprache)
Limni Ghiannitson	Giannitson	Jiannitsa	Jenidže	*ΛΙΜΝΗ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ* = Límni
Pikro Limni		Pikrolimni		*ΠΙΚΡΟΛΙΜΝΗ* = pikrolímni [jiannítson
Li. Lankada	Lagkada	Li. Langada	Langaza See	*ΛΙΜΝΗ ΛΑΓΚΑΔΑ* = Límni Langádha
		(Koronia)	(Koronija)	*(ΚΟΡΩΝΦΙΑ)* (Koronfia)
Li. Vólvi	Mpesikion	Li. Wolwi	Bešik See	*ΛΙΜΝΗ ΜΠΕΣΙΚΙΩΝ* = Límni besikion
		(Mpesikion)	(Límnis Volvi)	*Η ΒΟΛΒΗ* i (oder) volvi
Li. Achinoú	Akhinoy	Limni Achinu	Tahinos See	*Λίμνη Αχινοῦ* = Límni achinú
Li. Vristónis		Wistonis-See	Buru Gölü	*ΛΙΜΝΗ ΒΡΙΣΤΩΝΙΣ* = Límni wristonis
		(Buru-See)		*(ΜΠΟΥΡΟΥ)* (buru)
Kólpos Thessaloníkis	Thermaikos Kolpos	Thermaikos Kolpos	Golf v. Saloniki	*ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ* = thermaïkós
(Thermaïkos Kólpos)		Golf v. Saloniki	Kolp. Sermaikos	kólpos
Kolp. Kassandras	Kolpos Kassandras	Kolpos Kassandras	Kolpos Kasanʒras	*ΚΟΛΠΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ* = Kólpos
		Toroneos	Golf v. Kasanʒras	*ΤΟΡΩΝΑΙΟΣ* kassándras toronäos
		Golf v. Kassandra		
KólposAghíou Órous	Kolpos Ag. Orous	Kolpos Ajiu Orus	Kolpos Aju Orus	*ΚΟΛΠΟΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ* = kolpos ajiu
		Golf des Ajion Oros	Golf v. Ajon Oros	*(ΣΙΓΓΙΤΙΚΟΣ)* órus (singitikos)
Kólpos Orfánou	Kolpos Orphanou	Golf v. Orfani	Golf v. Orfano	*ΚΟΛΠΟΣ ΟΡΦΑΝΟΥ* = kólpos orfánu
		od. Strimonikos	od. Rendina	
Kólpos Kavállas	Kavalla Keurfezi	Golf v. Kawalla	Golf v. Kavala	*ΚΟΛΠΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ* = kólpos kawállas
Porthmós Thássou	Thasos Boghazi	Durchfahrt von	Kanal Thaso (Şaso)	*ΠΟΡΘΜΟΣ ΘΑΣΟΥ* = porthmós thásu
		Thassos		
Thrakikón Pélagos	Ak Deniz	Aegaeïsches Meer	Ägäisches Meer	*ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ* = ägäon pelagos
Dojranskojez	Doiransko J.	Dojransko Jezero —	Dojran See	*ΠΡΑΣΙΑΣ Λ. (Δοϊράνης)* = prasias
		Prasias Limni		
		(Doïranis)		(doïránis)
Li. Kerkinitis		Limni Butkowon		*ΚΕΡΚΙΝΙΤΙΣ ΛΙΜΝΗ* = kerkinitis
		(Butkowon-See)		límni

Flüsse

1:1 000 000 SO-Europa, S-Blatt	1:1 000 000 internationale Karte deutsche Sonder- ausgabe	1:100 000 deutsche Sonderausgabe 1940	1:200 000 Wiener Ausgabe	1:100 000 amtliches griechisches Kartenwerk, (dahinter Aussprache)
Aliakmon-Vistrica	Aliakmon	Aliakmon (potam.)	Vistrica-Aliakmon	*ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΟΤ.* = aliákmon potamós
Vardar-Axios	Azios	Axios P. (Wardaris)	Vardar	*Αξιός ποτ. (Βαρδάρης)* = axiós potamós (wardháris)
Strymón	Strymon	Strimonos (Strymon)	Struma	*π. Στρυμών* = potamós strimón
Mésta-Néstos	Mesta Karasu	Nestos (Karasu)	Mésta (Nestos)	*ΝΕΣΤΟΣ ΠΟΤ.* = nestos potamós
Gallikón	Galikos	Gallikos Pot.	Galiko	*Γαλλικός ποτ.* = gallikós potamós
Marica-Évros	Maritsa	Ewros (Mariza)	Marica	*ΕΒΡΟΣ ΠΟΤ.* = évros potamós
Anghitis	Aggites	Angitis (Angistas)	Angista-Dramanica	*Αγγίστας ποταμός* = angístas potamós

Berge, Gebirge

1:1 000 000 SO-Europa, S-Blatt	1:1 000 000 internationale Karte deutsche Sonder- ausgabe	1:100 000 deutsche Sonderausgabe 1940	1:200 000 Wiener Ausgabe	1:100 000 amtliches griechisches Kartenwerk, (dahinter Aussprache)
Ólymbos	Or. Olympos		Oros Olimbos	*Ορος Ολυμπος* = óros ólimbos
Or. Páikon		Or. Païkon	Pajik Pl. (ateau)	*Ορος Πάικον* = óros páikon
Vertiskos Or.		Oros Wertiskon		
	Oros Phlamoyri	Flamúri Oros		*Φλαμούρι* = Flamúri
Oros Boz	Boz Dagh		Oros Boz (Boz Dagh)	
Kerdillion	Or. Kerdylleion	Kerdillion Oros		*Κερδιλλειον Ορος* = kerdillion óros
Pangaión Oros	Bunar Dagh	Pangäon Or.	Prnar dagi	*Παγγαίον ορος* = pangäon óros
Sýmvolon Or.	Simvolon Dagh	Symwfon	Simvolon oros	
Kissos	Or. Khortiate	Kissos	Kissos	*Κισσος* = kíssos
Oros Kerkini Béles		Belasica — Belaschiza Oros Kerkini	Belašica	*Ορος Κερκίνη Μπέλες* = óros kerkíni béles
Tsinghelion Or.				*Τσιγγελίον Ορος* = tsingéllion óros

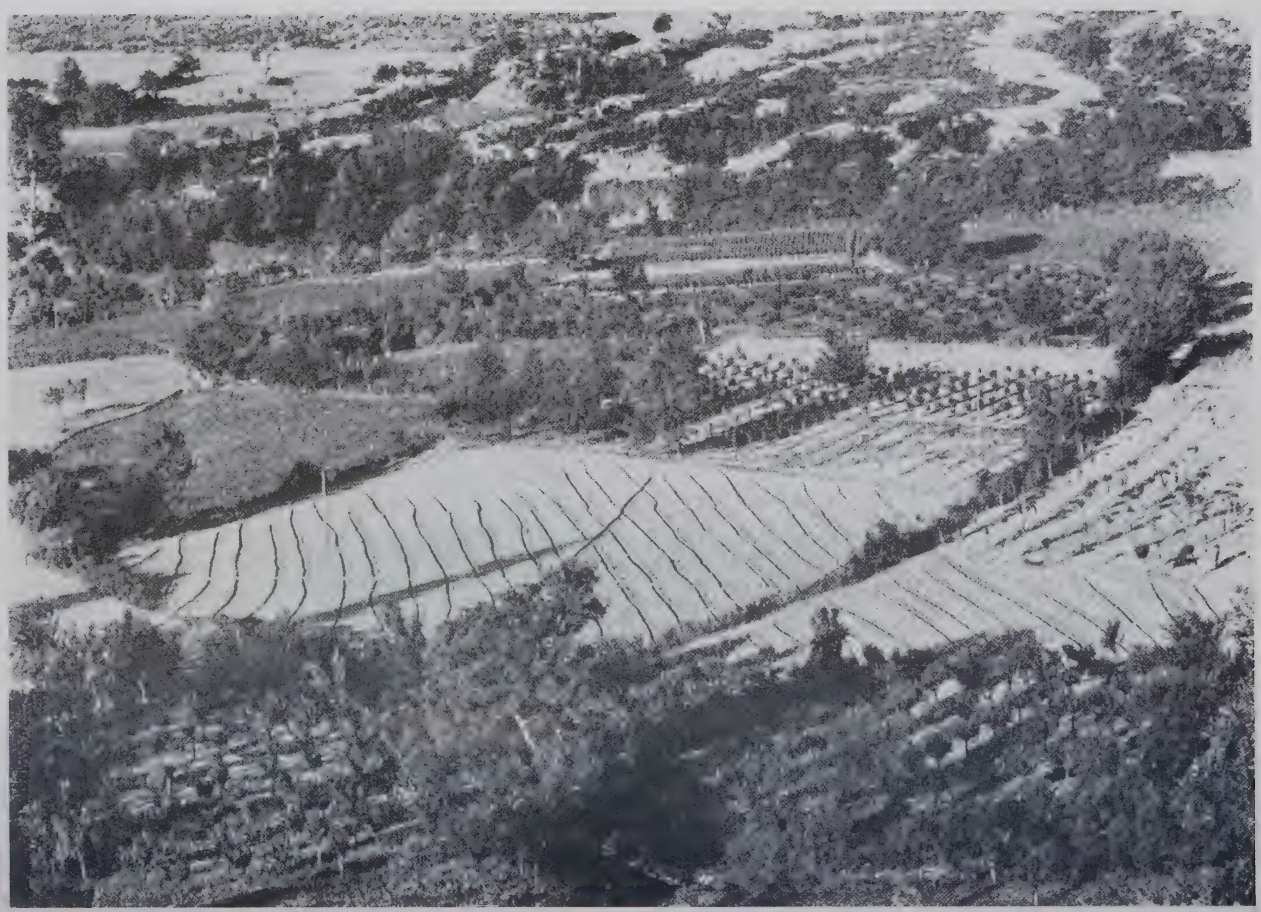
Landschaft bei **Verria** am Westrand der Ebene von Saloniki (Hügelzone).

Verria am Westrand der Ebene von Saloniki.
Tal des Baches von Verri.

Schlucht in Verria am Westrand der Ebene von Saloniki.
Mehrstöckige Häuser türkischer Bauweise.

Edessa (Vodena).
Die Stadt liegt auf einem hohen Hangsporn am W-Rande der Ebene von Saloniki.

Fruchthain am Ausgang des **Tales von Edessa.**
Westrand der Ebene von Saloniki mit Blick auf die Ebene.



Kulturlandschaft im Gebirge nördlich der Ebene von Saloniki bei Konjsko,
Bewässerte Maisfelder, Obstbaumkulturen,

Der **Ludias Potamos** in der Ebene von Saloniki.

Dieser stets wasserreiche, heute eingedeichte Fluß wird nur an einer Stelle von der Bahn und etwas nördlich davon von der Straße überschritten.

Landwirtschaftliche Siedlung von **Giannitsa** (in der Ebene von Saloniki).
Neben der unbefestigten Straße befindet sich ein schmaler Gehsteig.

Flüchtlingssiedlung **Koufalia.**
In der Ebene von Saloniki zwischen Giannitsa und dem Vardar.

Das Vardar-Delta, westlich von Saloniki.
Die Flußarme bauen schmale, dammartige Landzungen in das Meer vor.

Saloniki: Gesamtansicht.

Im Vordergrund Zitadelle und Altstadt, in der Mitte das Zentrum nach dem Brand 1917 (heute erhebt sich hier die moderne Geschäftsstadt), oben die Vorstadt Kalamaria. Zwischen ihr und der Altstadt Kasernenanlagen.

Saloniki.

Gesamtüberblick von der Oberstadt nach SW. Im Hintergrund die Vorstadt Kalamaria. Die vorspringende Landzunge ist Klein-Karaburun. — Die türkischen Minaretts (Türme der Moscheen) sind heute größtenteils zerstört.

Saloniki. Der Hafen

mit dem Hortatsch-Massiv im Hintergrund. Links auf halber Höhe die Zitadelle.
(Älteres Bild; von den schlanken Minaretts stehen nur noch zwei.)

Saloniki. Das Hafenbecken.

Saloniki. Uferpromenade Avenue Nikis und Kai.
Segelboote und kleinere Dampfer legen mit dem Heck am Kai an.

Saloniki. Der Kai.

Blick nach Südosten gegen den „weißen Turm". Im Hintergrund Vorstadt Kalamaria, dahinter der terrassenförmige Abfall des Gebirges.

Zitadelle von Saloniki.

Saloniki.

Eine neue und breite Straße: Odos Tsimiski und ihre Geschäftshäuser.

Saloniki. Der Mittelteil des wiederhergestellten Geschäftsviertels: Odos Egnatia.

Saloniki.
Moderne Betonbauten in dem Geschäftsviertel der Stadt.

Saloniki. Der Konstantinbogen.
Durch ihn läuft heute die Straßenbahnlinie. Enge Verkehrsstelle!

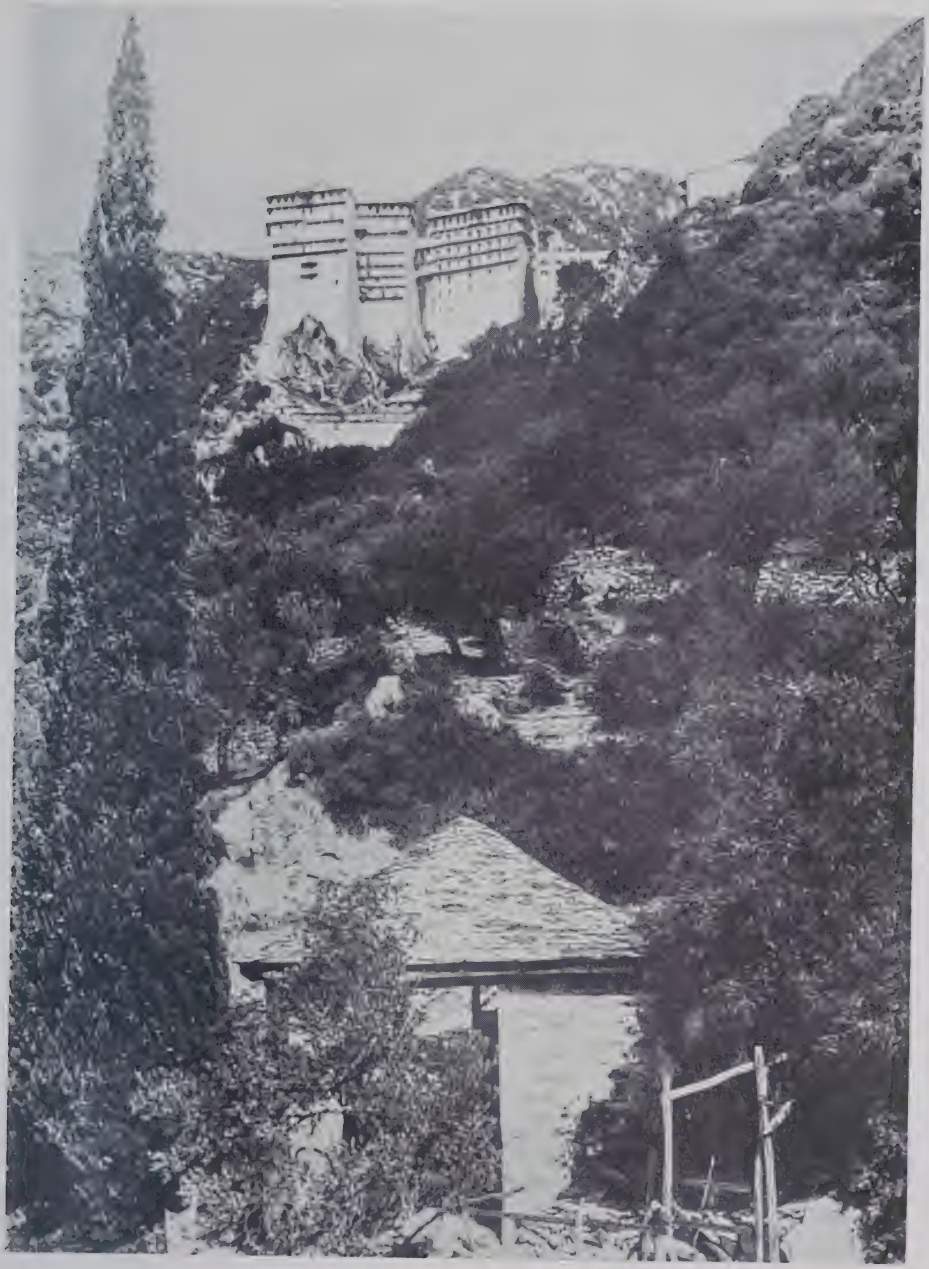
Saloniki.
Elendsquartiere im Norden der Stadt.

Bahnhof von Saloniki.

Felsen bei den **Friedhöfen von Saloniki** unmittelbar im O der Altstadt.
Die Felsen bestehen wie das Hortatsch-Massiv aus gefalteten kristallinen Schiefern.

Flüchtlingssiedlung **Nea Kallikrateia** (33 km von Saloniki).
An der terrassenförmig ansteigenden Westküste der Halbinsel Chalkidike.

Die **Halbinsel Athos** mit Mönchsklöster.



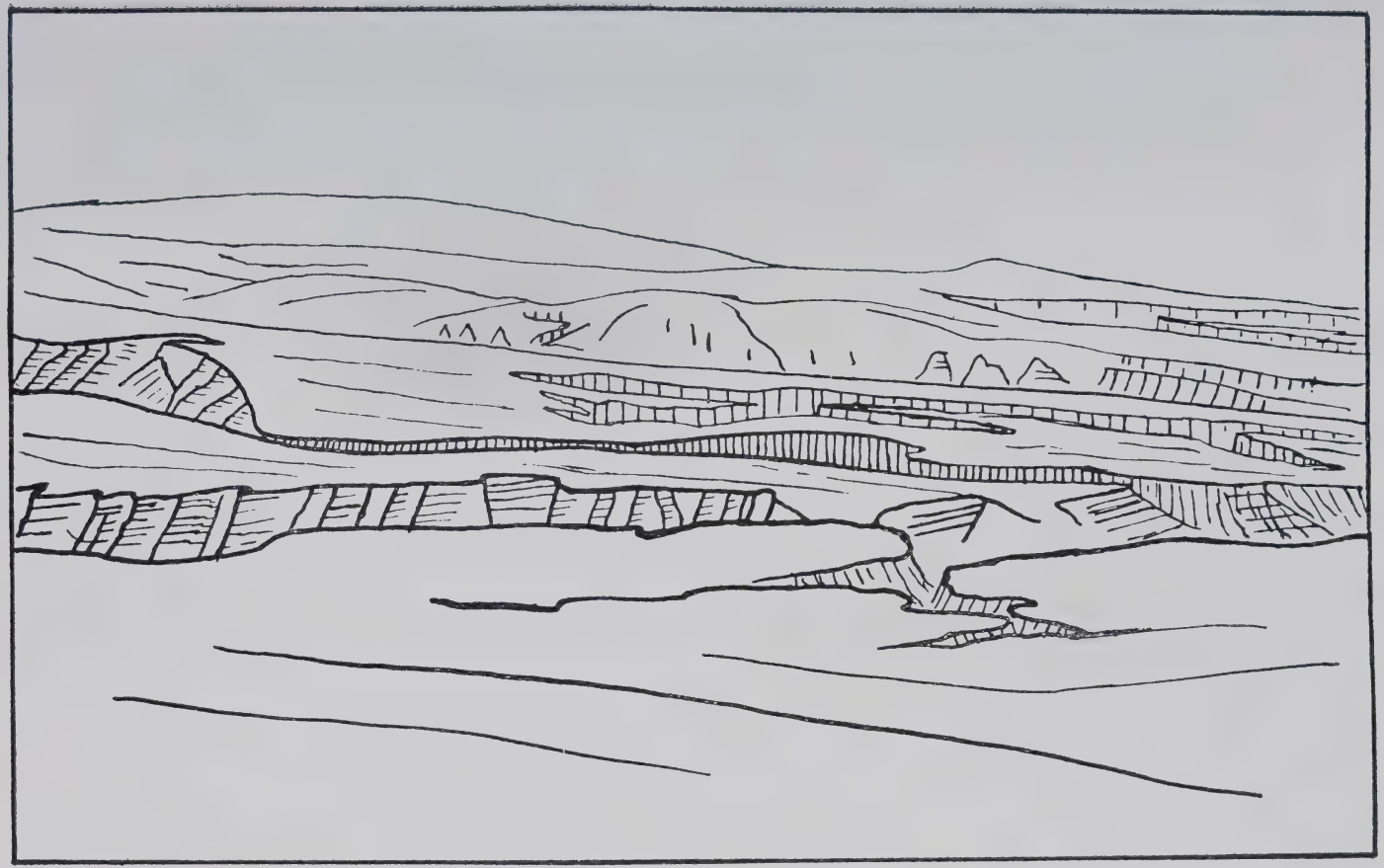
Kloster am Berg Athos.

Der **Doiran-See** von O gesehen.

Ebene von Serres. Flüchtlingsdorf Skopos.
Man blickt vom Schulhaus über einen Teil des Dorfes und der Ebene von Serres nach O zur Smijnica Planina. Vorn das Bürgermeisterhaus.

Hügelige Randstufe der Ebene von Serres.

Harte Mergelschichten bilden dünn mit Vegetation bestandene Geländestufen nordwestlich von Serres



Das **tief zerschnittene Hügelland** zwischen Siderokastron und Serres.
Blick nach Süden.

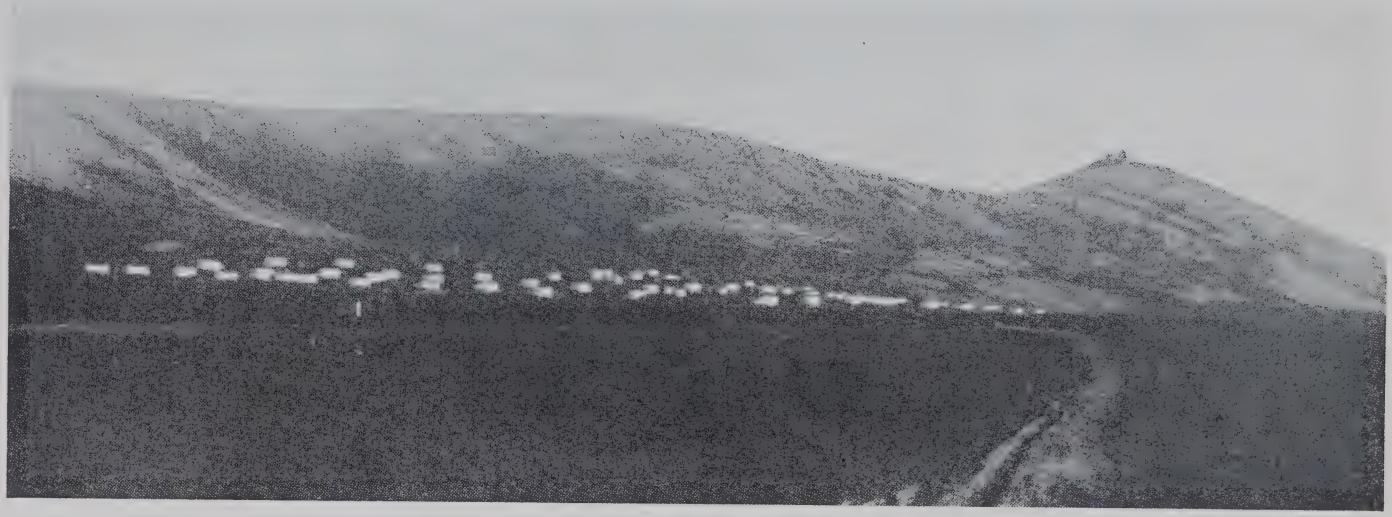
Johannis-Kloster bei Serres am steilen Nordostrand der Ebene von Serres.
Immergrüne Vegetation, im Vordergrund Zypressen, kümmerliche Buschbewachsung der Hänge im Hintergrund.

Das **Brodskatal** nordöstlich von Serres.

Lockere Waldbedeckung. Die Straße nach Kato Nevrokofi meidet dies enge Tal und führt westlich davon über die Gebirgshöhe.

Tabakfelder auf den Rändern des **Beckens von Drama.**

Im heißen Trockensommer blühen die 90 cm hohen Baschi-Bayli-Pflanzen. Das Feld ist vom Hangschutt der im Hintergrund mit seinen Vorbergen aufsteigenden östlichen Boz Dagh übersät. Völlig kahle Landschaft.



Das **Flüchtlingsdorf Nea Philippes** im südlichen Teil der Ebene von Drama.
Blick auf den kahlen Gebirgsriegel im O der Ebene.

Drama. Marktplatz der Stadt.

Kavalla auf felsiger Landzunge.
Von der nach Drama führenden Straße aus gesehen.

Kavalla von NO.

Die orientalische Altstadt liegt auf einer in das Ägäische Meer vorspringenden Halbinsel. Am Inselhals die türkisch-griechische Stadt von 1910 mit dem byzantinischen Aquäduk.. Dahinter, nicht sichtbar, der Hafen. Vorne ein Flüchtlingsviertel.

Kavalla.
Zitadelle über der Altstadt und Aquädukt.

Fischerkolonie an der ostmakedonischen Küste: **Nea Karvali.**

7 km östlich von Kavalla entfernt. Die verstreut liegenden Häuser liegen im schmalen Küstensaum vor dem nördlich anschließenden Bergland. Blick nach O. (Nach W verschwindet der Küstensaum und das Hügelland tritt unmittelbar an das Meer.)

Becken von Kato Nevrokopi (Zyrnowo).
Blick nach SW. Das Becken ist ein oberflächlich abflußloses Karstbecken, bedeckt mit Feldern und einzelnen Bäumen.

Gebirgslandschaft nördlich der Mesta.

Blick von Dipotama abwärts gegen die Mestafurche. Vorn das Dorf Dipotama mit Tabakfeldern. Ruinen der Türkenhäuser im Vordergrund zeigen die partielle Verwüstung an. Gegenüber im Schatten ein buschbestandener nordschauender Hang.

Blick auf Xanthi.

Xanthi, alte türkische Häuser.

Kulturlandschaft im Gebirgsland nördlich von Xanthi.

Das Dorf Oräon, 650 m hoch, im Kuschlar Dagh gelegen. Links vorn gemähte Wiesen und Heumieten, die 2 m über dem Boden auf Holzgerüsten oder Bäumen gestapelt werden. Das Dorf treibt umfangreiche Viehzucht.

Thassos.
Blick über das zerrissene Bergland der Insel.

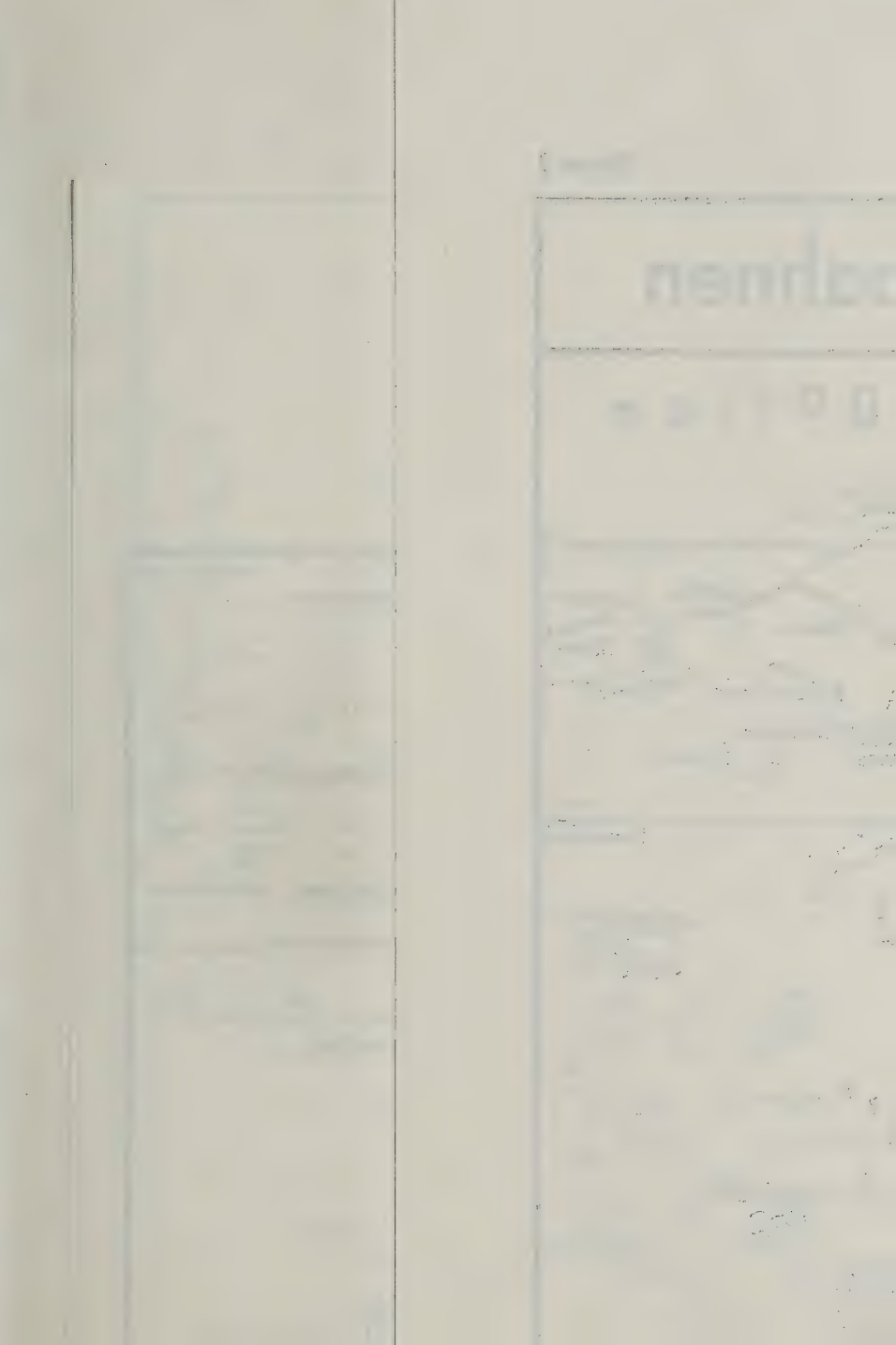
Karte 1

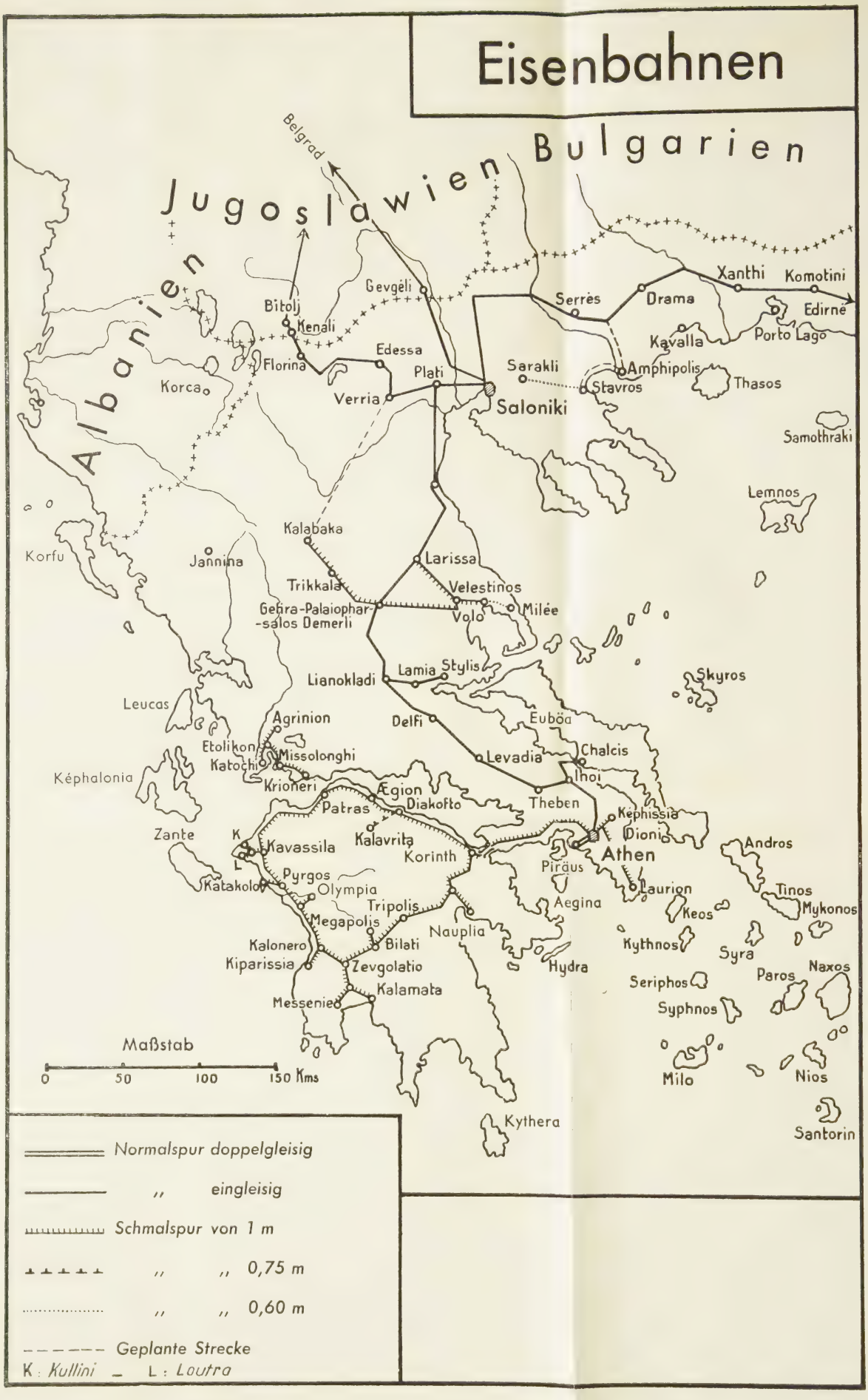
Landschaftsgliederung von Nordost-Griechenland

Die Zahlen verweisen auf die im Text beschriebenen Einzellandschaften. Dunkel gerastert = Gebirgsland Hell gerastert = Hügelland und Terrassen Weiß = Ebene
Maßstab 1 : 1 000 000

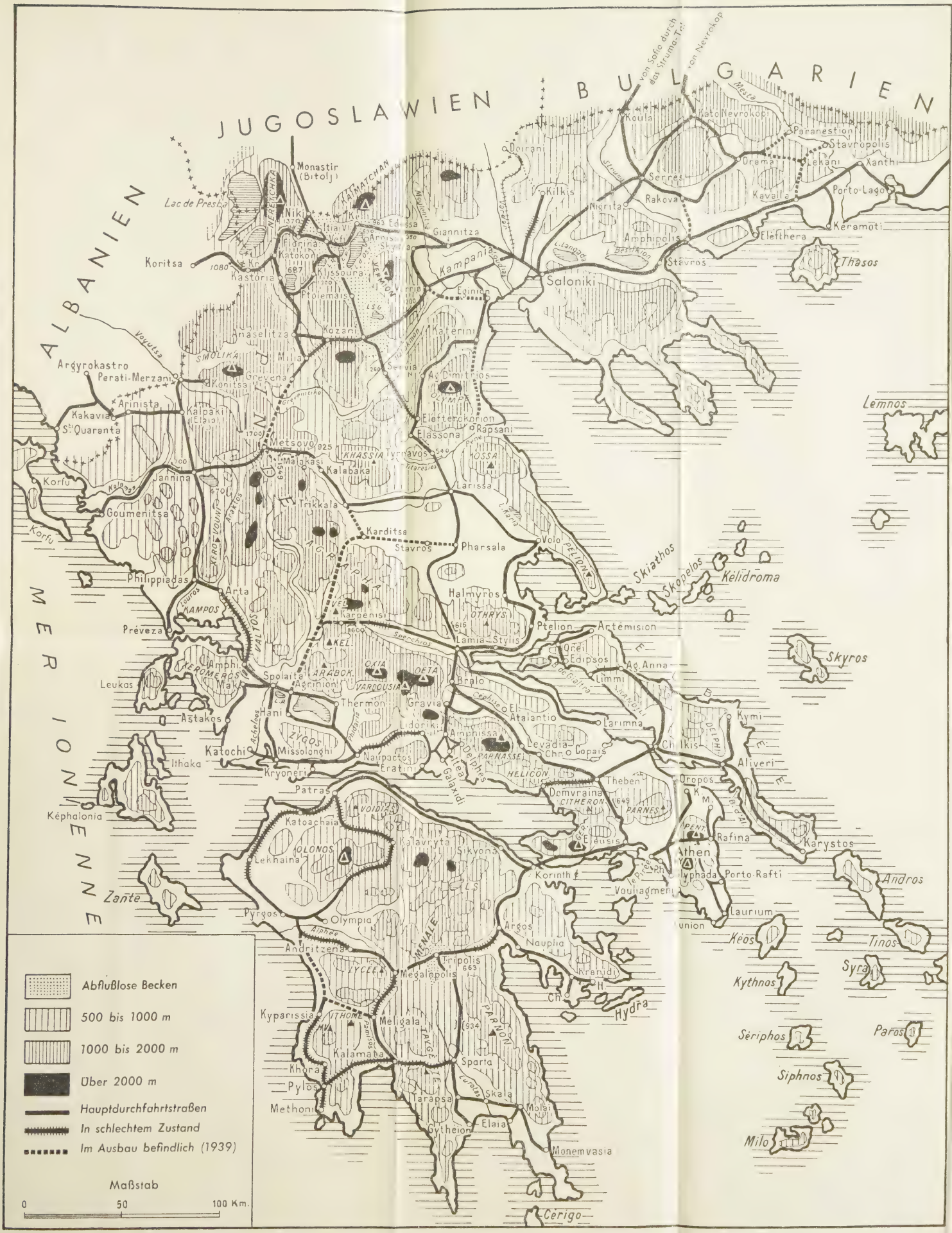
Karte 2

Übersicht über die wichtigsten Straßenverbindungen in Nordost-Griechenland





Das Bahnnetz in Griechenland (ohne Griechisch-Thrakien)



Das Straßennetz von Griechenland (ohne Griechisch-Thrakien). Dargestellt sind nur die für den Durchgangsverkehr in Frage kommenden Straßen.

Berichtigung: 1. Von Saloniki nach Verria besteht auch eine direkte Straße südlich von Giannitza; 2. von Kavalla besteht eine Straßenverbindung direkt nach Drama; 3. von Xanthi besteht eine Straßenverbindung nach Norden über die bulgarische Grenze.

Abt. Mil. Geo.
W. Kdo. XII

Abt. Mil. Geo.
W Kdo. Kö

Sonderausgabe! 5. 40
Nur für den Dienstgebrauch

STADTPLAN VON SALONIKI

Maßstab 1:10000

Verzeichnis der Straßen, Plätze, Gassen usw.

A
Acropoleos I K 6
Adrianou K 5-6
Aetorahis H 11
Afendouly* G 5
Ahmadhis D-E 2-3
Agapinou H 6
Agnostou Stratiotou I 7
Agra, siehe Kapetan-Agra
Ahias Sofias (Straße) F 13
Ahias Theodoras G-H 11-12
Ahias Triados G-H 9
Ahias Ypapantis H 5
Ahliaos (Gasse) H 6
Ahiou Dimitriou E-F 4-5
Ahiou Efthymiou H 5
Ahiou Mina H 5
Ahiou Nikolaou H 5
Ahiou Panteleimonos H 5
Ahiou Ypatiou I 10-11
Aiolou H 5
Aisopou siehe Esopou G 8
Alexandras Papadopoulou H 13
Alexandre le Grand s. Megalou Alexandrou
Alexandrias F 14-15
Alexandras** s. Vermiou* G 6
Alexandrou Megalou G 6
s. Megalou Alexandrou
Alomiris I K 13
Alomiris I 14
Alkiamassou H 7
Alkiviadou K 5
Allatini B 10-11
Amalias H 5
Amalitas F 4
Amazonon (Gasse) F 4
Ambrosiou s. Amvrosiou
American Exhroustasirou F 9-10
Amfipoleos H 7
Amitseonos K 6
Amunda I 7
Aminis (Avenue) I 7-8
Amyntou G 5
Anagheniseos D-E 3-4
Anaplipseos F 4-5
Anapavseos I 7
Andokidou F 5
Anghelaki H 8-9
Anghelou Vlahou (Sackg.) I 7
Anglias** s. Votsi G 5
Anhialou (Sackgasse) I 6
Anoboumatas I K 12
Antigonidon (neue Str.) F-G 4
(alte Str.) F 4
Antipatrou, (Sackgasse) H 5
Antiochou-Nikl. (Sackg.) K 6-7
Apellou G-H 9
Aphrodite s. Afrodidis F 4
Apostolon (Platz) F 4
Apostolou-Pavlou K 6-7
Apsihu-Paul
s. Apostolou-Pavlou
Apsithras s. Apostolou
Arghiropoulou I 6
Arginhatou I K 13
Arhelaou G 15
Arheologhicou-Moussiou* G-H 12
Arhimidos I K 11-12
Aristippou I 8
Aristofimou I 6
Aristomeni (Gasse) I 7
Aristonicou (Gasse) I 7
Aristotelous (neue Str.) H 5-6
(alte Str.) H 6
Armenopoulou I 7
Armodiou I 11
Artaxiou I G-H 11
Artemidos G-H 15
Artemiviou (Sackgasse) H 7
Asklipiou (Sackgasse) I 7
Asklipou I 6
Asomatou-Proedrou E 5-F 6
Athanasiou-Diacou G 12-H 12
Athinas I 5-6
Athinon H 12-13-14
Athonitou F 9-10
Averof E 5-6
Avgherinou G 6
Axiou E 5

B
Bacchou s. Vakhou I 7
Balaniou G 6
Balidadorou G 5
Bara E-F 3
Baron-Hirs F 13
Bejestenliou F 6
Bekiou G-H 11
Boulgarou
s. Voulgaroctonou
Bouala G 12
Byron s. Vironos

C
Alle griechischen Eigennamen, auf Ch (griech. ι siehe unter H, z. B. Chalndiris s. Halridiris usw.
Commerciale (Platz) s. Emporiou
Croix Rouge-Americ.
s. Americ.-Erotrou-Stavrou

D
Damascou (H.) I 7
Damianou G 9
Damianou E 3-4
Danaou (Sackgasse) K 6
Dardanou H 8-9
Defense s. Aminis
Dei-Gheorghi G 14-16
Dei-Gheorghi H 13
Dei-Fanis s. Lighiany I 11
Delfon
Despina H 8-10
(Gasse) G-H 9
Diacou Aphanas
s. Athanas-Siou-Diacou
Diagonale de Tour-Bl.**
s. Axe de Folgende
Diagonale Levcou Pirgou**
s. Pavlou-Mela*
Diamanti H 8-9
Diamanti s. Olimpiou-Diaman
Dicathinon G 6
Dikiliou (Platz) G 5
(Straße) F-G 4-5
Dimitras (Sackgasse) H 5
Dimitriou s. Ahiou Dimitriou
Dim. Rogoti s. Rogoti Dim.
Dimitriou Ahiou
s. Ahiou Dimitriou
Dimitriou-Poliorkitou H-15
Dimitriou-Paleologou I 7
Dimocratias* (Avenue) F-G 12-18
Dimosthenou F 7
Dimarhou (Sackgasse) I 7
Diogheines H 12
Dios H 12-13
Dionissiou (Sackgasse) H 7
Doballi F 4
Dodekanissou I 11
Dorieos I 11
Dosiadou E 6
Dragoumi (neue Straße) F 5
(alte Straße) H 5

E
Edessou F 6
Edisson G 10
Edmondou Adol. G 11
Edmondou-Rostan G-H 13
Edmondou s. Aigaleou I 7
Eghiptou I 7
Egnatia F 4-5
Eghiptou s. Eghiptou I 7
Ehedorou (Sackgasse) I 7
Eleftheriou Venizelou s. Venizelou
Elevtherias*** (u. Platz) F 6
Elikonos I 7
Emporiou (Platz) F 6
Emilianou Grevenon
(neue Str.) G 9
(alte Str.) G 10
Emmanouil Pappa E 5
Enossseos I 7
Eolou s. Aiolou I 7
Epitaphiou I 7
Eptapirghiou H 5
Eratosthenous H 5
Erotrou (Sackgasse) H 5
Erimnos (Sackgasse) H 5
Erisane I 7
Ermou F 5-6
Ethnikis G 5
Esopou E 3
Eudoxiou I 11-12
Ethniki Aminis s. Aminis
Eustathiou Thessalonikis H 9
Evzonon H 10

F
Falireos (Gasse) H 8
Farsonn G-H 12
Fedonos (Sackgasse) I 7
Filiou G 6
Filethrion F-G 12
Filias I 7
Filippou G 5-6
Filochlirou (Gasse) I 9
Filopimenos I 7
Fiola G 4
Fintiou D 3
Florinis (Gasse) H 5
Fokeas H 8
Franetty (Allee) F 8
Frangou F 4-5
Frangopoulou
Frangus s. Frangon

G
Gamma H 12-13
Gavala (Sackgasse) I 5
Gavrailidou-Sykhanaki H 6
Gavriilidis H 14-17
Gerasimophonos I 15-17
Gerasimou F-H 15
Gharcou-Botsary F 14-H 15
Gharcou-Zha s. die Folgende
Gharkou-Zha F-H 16
Ghasohpoulou G 8-9
Ghatzi-Matthaiou-Mamariot H 2-5
Ghavilli F 9-10
Ghavrilou-Gordatou (Straße) E-F 15
(Gasse) E-F 15
Ghavromihaly F 17-18
Ghefonis H 8
Ghagiacus I 5
Ghegelou-Alexandrou
(neue Str.) F 6-G 5
(alte Str.) G 5-H 4
s. auch Katouni (Platz) G 4
Gheta s. Povlou-Meta

H
Hadzilazarou G 15
Halkon G 6
Hakidiklis G 14-15
Hamdi-Bey F 13-14
Hapas E 5
Harden Ma*** F 6
Hermou s. Ermou I 5
Hidras s. Idras I 5
Hionos E 15
Himaras G 8
Hinattou s. Imittou I 5
Hippodromion s. Ippodromion I 5
Hrodotou s. Irodotou I 5
Hrommou s. Ormiou I 5
Hrisostomou I 6
Hrisostomou-Smirnis G 7
Hrisippou (Sackgasse) H 5
Hristopoulou H 6-7
Hugo s. Victor-Hugo
Hydras s. Idras I 5

I
Iadovou H 2
Iamilton G 1-E 2
Iatrou-Misrahy s. Misrahy
Iatrou-Pereira s. Pereira
Iatrou-Zahna s. Zahna
Idestiexeoctovriou s. Octovriou
Idestiemfiamartiou s. Amfiart
Idinon (Sackgasse) I 5
Idras I 12-H 13
Ieniitson s. Ianitson
Ieronymos (Sackgasse) H 5
Ifestionos G 4
Ifestou E 4
Ifkratous K 6
Ifktras (Sackgasse) G 14
Ilia Tantalidou F 5
Ilia-Prohitou s. Profitou-Ilia
Imittou I K 13
Ioanidou (Gasse) H 5
Ioannnon I 11-14
Ioannou-Kameniotou H 5
Ioulianou I-H 7
Ious (Durchgang) H 4
Ipoustiharou G 5-H 6
Ippapanis s. Ahlas-Ypapantis
Ipostiou s. Ahiou-Ypatiou
Iraridou (Sackgasse) I 5
Irirou I 11-12
Isokratous F 4
Ippodromion H 6
Ippokratias E 17-F 16
Irakleiou G 16
Iras (Sackgasse) F 4
Irodotou F 4
Isavron F 13-H 14
Ismianou s. Ioustiniano
Ves (Sackgasse) F-G 4

K
K. Damianou s. Damianou
Kalmou (Gasse) H 5-6
Kalamarias (Platz) H 8
Kalafati H 8
Kalerakiotou (Gasse) H 6
Kanga E-F 16
Kalliopis (Sackgasse) I 6
Kalliheas (Platz) K 6
Kalo E 4
Kalofou I 12
Kalohoumbou F-G 4
Kamara (Gasse) H 9
Kamaridou
s. Matthiou-Kamariotou
Kamvouniou s. Ionnou-K.
Kanoudhiou H 8
Kapetan-Agra F-G 4
Kapetan-Patriki H 7-8
Kapodistriou I 5
(neu s. Petrou Eyridiou)
Karaiskaky G 12-H 13
Karalassou E 5
Karip F 6
Karidou s. Vassileos-Karidou
Kassandrou G 4-I 6
Kassinas (Gasse) I 7
Kastigos G 6-7
Kastouniou G-H 15
Katsikhon F 8
Katouni* F 6
(neu Alexandr. Megalou)
Katsimi H 13
Kavakia D-E 3
Kavalinas C-D 2-3
Kentavros K 6
Kentrikou (Sackgasse) H 5
Kidonion E 17-18
Kimpon H 6
Kinali H-I 11
Kinnou K 13-14
Kiprou K 6
Kirissou G-7, H 6
Kirkinis (neue Straße) F-G 6
(alte Straße) G 7
Konstantinopoleos H 12-13
Konstantinoupoliou** s. Tsoutsy*
Konstantinou-Meleniotou I 7-H 8
Konstantinou-Paleologou
Pavsilipon
Kontou H 11
Korais I 7
Koromila F 18
Kosmas-Fotiou (Sackg.) H 5
Kotsinis I 11
Kountouriotou F 13
Kouta-Palama F-G 4
Koundouriotou-Navarhou G 5-6
Kouvelis H 6-7
Krantonos I 11
Kriezotou F-I 11
Kriezotou E-F 15
Kriou E 6
Krokou I 6
Krokou-Vou (Gasse) E 5
Kriou-Nera I 6
Kyriemiadou (Gasse) H 11

L
Lakhana H-I 11
Langada F 3-4
Lapsanistriis I 7
Lassarato E-F 17
Lefkou Litou I 7
Leontiou (Sackgasse) K 6
Leo. Pirgou** G 7
Leo. Pirgou-Mela*
s. Pavlou-Mela (Platz) de la
Levcou Pirgou s. Lycourgou
Lighinis H 13
Lighinis E 6
Lissikratous F 5
Lissikratous (Sackgasse) I 7
Lissou (Sackgasse) G 7
Lissou-Ianou F 5
Lissou-Pavlou E-F 6
Lycourgou F 5
Lissikratous F 15
Lissippou G 5
Lytra G 11

M
Makedonias H 12-G 15
Malaka (Sackgasse) I 5
Mahoutsoyannaki H 6
Manolikakis H 14-17
Marasphonos I 15-17
Marathi F-H 15
Marcou-Botsary F 14-H 15
Marc-Zha (s. die Folgende) F 14
Marcou-Zha F-H 16
Marathou-Pl. G 8-9
Marathopoulou H 2-5
Matthiou-Kamariot H 2-5
Mavilli F 9-10
Mavrocordatou (Straße) E-F 15
(Gasse) E-F 15
Mavromihaly F 17-116
Mefonis H 8
Megalou Alexandrou
(neue Str.) F 6-G 5
(alte Str.) G 5-H 4
s. auch Katouni (Platz) G 4
Mela s. Povlou-Mela
Melenicou-Constant
s. Konstantinou-Melenicou
Melenicou G 14-16
Meleniotis (Sackgasse) I 7-8
Menelaou* (ex Perdica) G-H 6
Menexe H 6
Metaxis (Sackgasse) G 4
Messolonghiou
Mexouli K 13-14
Mikmon I 6-14 15
Militadhou G-H 17
Miramar (Gasse) K 13
Misrahi G-H 13
Mitropoleos F 6-G 6
Mitropolitou-Iosifou G 6
Modi F 13
Mohi H 7
Mousseos D 13
Monastiriou C 1-F 4
Moness F 5-6
Monhiou (Platz) E-F 6
Moshopoulou G 6-9
Mourouzi G 17
Mousiou-Arheoi
s. Arheologhicou-Moussiou
Mousson (Straße) I-K 6
(Gasse) F 6
Mousiou F-G 16
Mutee-Archeol
s. Arheologhicou-Moussion

N
Naibanhiou** s. Perdikka
Naoussis F 5
Narhissou (Gasse) K 5
Navarhou-Rondiou G 7
s. Rountiouriotou-Navarh
Navarinou G-H 8
Navmahias-Elitis F 6
Navmahias-Limnou E-F 5
Nemeas H 14
Nevrocopiou I 11
Nevrokopiou G 13
Nevrohi G 8
Nikiforou-Foka F 6-G 6
Nikis (Avenue) H 6-K 12
Nossokhomion

O
Octobre-26e s. die Folgende
Octovriou 26 A 2-F 4
Odissseos F 2-F 4
Olinthou (Sackgasse) G 8
Olympiados G 4-F 6
Olympiou-Diamanti G 4-F 6
Olympou G 4-H 6
Omirou F-H 12
Omonias E 5
Orfanidou F 5
Orviou E-F 6
Ostrovou K 13
Ouranias (Gasse) I 6

P
Paicou F 5
Palaistinis D 3
Palama Grigoriou
s. Grigoriou-Palama
Palama Kosty s. Kosty-Palama
Paleologou I 6-G 7
Paleon Patron-Ghermanou G 7
Palis** s. Edmon-Abot* H 7
Panagoudas (Gasse) G 4
Panahia (Gasse) F 4
Pandazidou F 6
Panghiou I 6
Panfeleimonos (Gasse) H 7
Papadopoulou I 11-H 14
s. auch die Folgende
Papadopoulou-Alexand. H 13
Papellessa G 12-13
Papagheorghiou H 7
Papaghiantg* I 11
Papakiriazy F 15
Papamarkou G 7
Papanicolis K 6
Papanigopoulou H 7
Papatheochitou (Sackg.) H 7
Pappalli I 11-H 14
Paraskevopoulou G-H 12
Parnithas I 13
Pastor H 6-G 9
Patriki s. Kapetan-Patriki
Patron G 14-15
Patron-Ghermanou** s. Vironos
s. auch Paleon-Patron-Gherman
Pavlou-Mela* G 7-9
s. auch Vlassiou-Tsirohianny
Pavsilipon H 12-I 13
Pelisse G 7
Peloponissou H 6
Pelopos (Gasse) I 6
Perdikas*(ex-Nalbank) H 11-12
s. auch Menelaou
Pericleous E 5-F 4
Pensteriou F 6
Perseforis (Gasse) H 5
Petropoulaiou F 6
Petrou-Syridina (Straße) F-H 15
(Diagonale) G 15-16
Peterro E 5
Philippou s. Filippou
Phokeas s. Fokeas
Pidnas G 5
Piliou E 6
Pindarou H 12-13
Pindou E 6
Pinelopis (Sackgasse) G 4
Pirrou E 5
Piston K 13
Pitheos (Sackgasse) H 2
Pittacou E-F 16
Platanon (Platz) F 4
Platonos G-H 6
Ploutarhou F 7
Pioulonos E 16
Poliorkitou-Dim
s. Dimitriou-Poliorkitou
Polixeniou E 16
Prantouna G 9
Prassakaki G-H 12-13
Praxitelious
Prefecture s. Dikitiriou G 6
Priamou H 1-14
Prodromou s. Asteriou-Prodromou
Profitou-Iliou (zwei) H 5
Promithefs E-F 3-4
Prophite-Ilia s. Profitou-Iliou
Profeta G 6
Prosforgis G 5
Ptolemaion F-G 5
Pyrrou s. Pirrou

R
Ractivan G-H 4-5
de la Republique s. Dimocratias
Riene-Olga** s. Dimocratias
Riga Ferreou F 11-12
Rodopis E 6
Rogoti-Dim H 11
Rogoty F 6
Roi George
s. Vassileos Gheorghiou
Roi-Heraclitou
s. Vassileos Iraclou
Romanou G 4
Rostan-Edmondou
s. Edmondou-Rustan
Roussel-Victid s. Victid

S
Sahini G-H 4
Sahtouri G-H 4
Sala G 8
Saint s. Ahiou
Sainte s. Ahias
Sakelariou H 5
Salaminos (Platz) E 6
(Straße) E-F 5-6
Saloneki I 7
Santarosa (Sackgasse) E 3
Saphous D-E 3-4
Sarafis G-H 11
Sapfeiou F 15
Seleukou (neue Str.) F 4
(neue Str.) F 5
Serrou I 11-H 12
Siadras (Sackgasse) G 8
Sialistis (neue Str.) G 5-6
(alte Str.) H 6
Sina*** F 6
Singrou F-G 5
Sinfenhnion G 4
Sinnon E 3
Skatou F 17
Skolion G 5
Skyrou E 15
Sokratous H 6-7
Sofias s. Ahias-Sofias
Sofoclous H 16
Solomou F-G 6
Soulou G 4-E 5
Souli G 4-E 5
Soutsou (neue Str.) H 4
(alte Str.) H 4
Spandoni F-G 6
Spartis H 11-12
Saranta Ekl. D 3
Stavrou-Gheorghiou G 7
Stavrou-Voutira G 7
Stefanou-Tafu E-F 5
Sthenonos H 5
Stratigou (Sackgasse) G 5
Stratiotou-Agn.
s. Agnostou-Stratiotou
Stratonikis (Sackgasse) K 6
Stratou (Avenue) H 6-I 11
Stromnitsis G 14-16
Suvorou F 4-5
Syndica s. Petrou Syndica

T
Tantalidou-Ilia s. Ilia-Tantalidou
Tantalou F 3-E 4
Tassou s. Thassou I 5
Tafu s. Stefanou-Tafu
Tephras F 14-15
Telemacou s. Tilemahou
Terpsihoris (Sackg.) G 4
Terpsithoras (Platz) I 5
Thalias (Sackgasse) G 4
Thalitos E 16
Thassou F-H 16
Theaghenou-Harizi H 11-14
Themidos (Sackgasse) G 4
Themistocleous F 4
Theodoras s. Ahias Theodoras
Theofilou I 6
Theotocopoulou I 5
Thermis E 17-16
Thermoulon G 15-17
Thessiniou (Sackgasse) I 6
Thessalonicis-Eustathiou
s. Eustathiou-Thessalonikis
Thivon F 4
Thoukididou D 16
Thrakis E 5
Tilemahou (Sackgasse) I 7
Tipou (Glasou) I 5
Tombazy G-H 14
Tompli (Sackgasse) G 6
Torres C 3
Toumba (Gasse) H 12
Trad. Blanche (Diagonale dei**
s. Pavlou-Mela
Trapezous** s. Singrou* F 5
Trapezontos F 15
Triados s. Ahias Triados
Trias I 12
Tricouv H 12
Trokis s. Trias
Tsamadou H 4
Tsami (Gasse) F 5
Tsimishy F 5-G 7
Tsimiskiny-Vgas
s. Vlassiou-Tsirohianny
Tsoutsy* (ehem. Konstantino** F 7-8
Tzavella F-G 17
Tzirgnou (Sackgasse) I 6-7

V
Vaglamaky G 6
Vaiou F 6
Vahhou E 3-F 4
Varcis** s. Papahianny*
Vassileos Gheorghiou (Avenue) G 9-I 11
Vassileos-Iraclou
(neue Str.) F 6-G 7
(alte Str.) G 5
Vassileos-Karidou G-H 9
Vassileos-Petrou G-H 7
Vassileiou-Voulgaroctonou
s. Voulgaroctonou
Vassilissis-Olgas**
s. Dimocratias*
Vassou (Sackgasse) H 7
Vatsikidou G 7
Velisariou H 11-12
Veltiou H 13
Venizelos G 5-F 6
Vermiou* F 6
(ehem. Alexandrias)
Vernardaky B 2-C 3
Verries F 4
Victidis (Gasse) F 5
Victid (Roussel-) G 13
Victor (Avenue) de la s. Nikis
Victor-Ougo (Hugo) F 5-6
Vironos* (ehem. Patron-Ghermanou) G 8
Versodegyron F 5
Vizantiou E 16
Vizantos H 13
Vlahadi (Gasse) G 5
Vlahava I 8
Vlali G 4
Vlassiou-Tsirohianny*
(ehem. Pavlou-Mela) G 8-9
Vogatsicou G 7-F 8
Volou* (ehem. Angliasi F 6
Voulgaroctonou
(neue Str.) F 7-G 8
(alte Str.) G 8
Voutira s. Stavrou-Voutira F 6
Vyzantiou s. Vizantiou

X
Xenophontos I 12-H 13

Y
Ypsilanti s. Ibsilantou

Z
Zifiraki E 5-F 6
Zaimi G-H 12
Zalacosta (Gasse) H 11
Zamfir F-G 14
Zefiron F 4
Zevidos G 7

Die Mars s. Martiou 25
Die Octobre s. Octovriou 26

* Heutiger Name
** Ehemaliger Name
*** Zerstörte Straßen

Verzeichnis der öffentlichen Gebäude

1 Festung K 5
2 Yedi-Kule (Turm der Stadtmauer) K 6
3 Kloster Vlatadon K 5
4 Stadtkrankenhaus K 7
5 Griechischer Friedhof K 7
6 Italienisches Krankenhaus K 11
7 Viertel „Russisches Lager" K 17
8 Kirche Taxiarhou J 6
9 Krankenhaus J 7
10 Lazarett J 10
11 Waisenhaus „Pappafi" J 12
12 Spinnerei J 13
13 „Krankenhaus 1st" J 14
14 Viertel „Neuu Harilaou" J 16
15 Universität J 8
16 Infanterie-Kasernen J 10
17 Kirche J 11
18 Russisches Krankenhaus J 12
19 Jüdische Armenapotheke J 13
20 Jüdisches Krankenhaus „Baron Hirsch" J 13
21 Amerikanische Schule J 17
22 Alatsa-Moschee H 6
23 St. Georgs-Kuppel H 7
24 St. Johanns-Kirche H 8
25 Lyzeum H 11
26 Viertel „Neuu Charilaou" H 17
27 Wasserversorgung H 5
28 St. Dimitri-Kirche H 6
29 Marzieli (Exerzierplatz) H 10
30 Meistergebäude H 10
31 St. Tetrias-Kirche H 12
32 Archäologisches Museum H 12
33 Viertel „Meole Hatai" G 4
34 Elektrizitätsgesellschaft G 4
35 Kirche der Hl. Jungfrau „Halkedon" G 6
36 Türkische Bäder G 6
37 Vagramali G 6
38 St.-Sophien-Kirche G 7
39 Bader G 7
40 Kraftwerk G 10
41 Standbild G 11
42 Kino „Pathe" G 12
43 Ziegelei G 14
44 Moschee „Hamza Bey" G 5
45 Gregor-Palama-Kirche G 7
46 Viertel „Turk" G 9
47 Konstantinidides-Schule G 12
48 Bethsaul-Synagoge G 13
49 S. Polixeniebschnitt H 11
50 Friedhof F 3
51 Apostelkirche F 4
52 Katholische Kirche F 5
53 St. Mina-Kirche F 6
54 Palast F 6
55 Palast F 13
56 Neue Schule F 17
57 Taxiwagenhalt F 17
58 Viertel „Ahia Paraskevy" F 3
59 Hotel „Mediterranean Palace" F 7
60 Analipseos-Kirche F 15
61 Straßenbahn-Depot F 17
62 Pattiw Floka F 18
63 Zigeunerviertel E 2
64 „Top Hane" (Alte Stadtbefestigung) E 4
65 Luxemburg-Park E 16
66 Mirie Allathini E 17
67 Mädchenschule E 18
68 Villa Allathini E 18
69 Zollhaus E 6
70 Hafen E 5
71 Hajeon Panton-Kirche D 2
72 Speicher D 5
73 Mühle D 7
74 Seilerfabrik D 1
75 Bahnhof D 3
76 Warenmagazin D 3
77 Bankhaus C 1
78 Spritfabrik C 1
79 Limonadenfabrik C 1
80 Bierbrauerei C 2
81 Eisenbahnwerkstatt C 2
82 Baracke C 3
83 Petroleumgesellschaft „Standard Oil" C 4
84 Garten der Fürsten „Bechtschinar" C 4
85 Mühle C 2
86 Garten C 4
87 Autofabrik C 3
88 „Socombell"-Öl-Gesellschaft C 3
89 Gemüsegarten B 1
90 Brauerei „Fix" B 2
91 Bassinstall B 3
92 Petroleumgesellschaft „Steaua Romana" B 3
93 Straßenbahn Gebr. Tiano B 1
94 „Shell"-Gesellschaft B 3
95 Gemüsegarten B 1
96 Fabrik „Lyra" B 2
97 Gelände der Brauerei „Fix" B 3
98 Restaurant „Klein-Paradarium" B 1/2
99 Gesellschaft Tsitsiv & Söhne A 2
100 Rathaus A 2
101 Wassergesellschaft A 2
102 Polizeihaus A 2
103 Tiefstall A 2
104 Gerberei „Nouchina" A 2
105 Gerberei Gebr. Georgiades A 2
106 Gerberei A 2